

DAS MOTORRAD

**Pfadfinder-
Trophäe
1967**

**Fahr-
bericht
Yamaha
YDS 5-E**

**„Feigheit
vor dem Feind“ —?**

**Neue Rennmaschinen:
Montesa und Kawasaki**

**Endläufe
Trialmeisterschaft**

8

DM 1.20 • 49. Jahrgang • 8. April 1967

Österreich S. 8.80 Schweiz Fr. 1.40 Dänemark dKr. 3.50 Printed in Germany
Niederlande Hfl. 1.50 Italien L. 250 Schweden Skr. 2.35 inkl. oms. US \$ - .50

Eine packende Neuerscheinung:

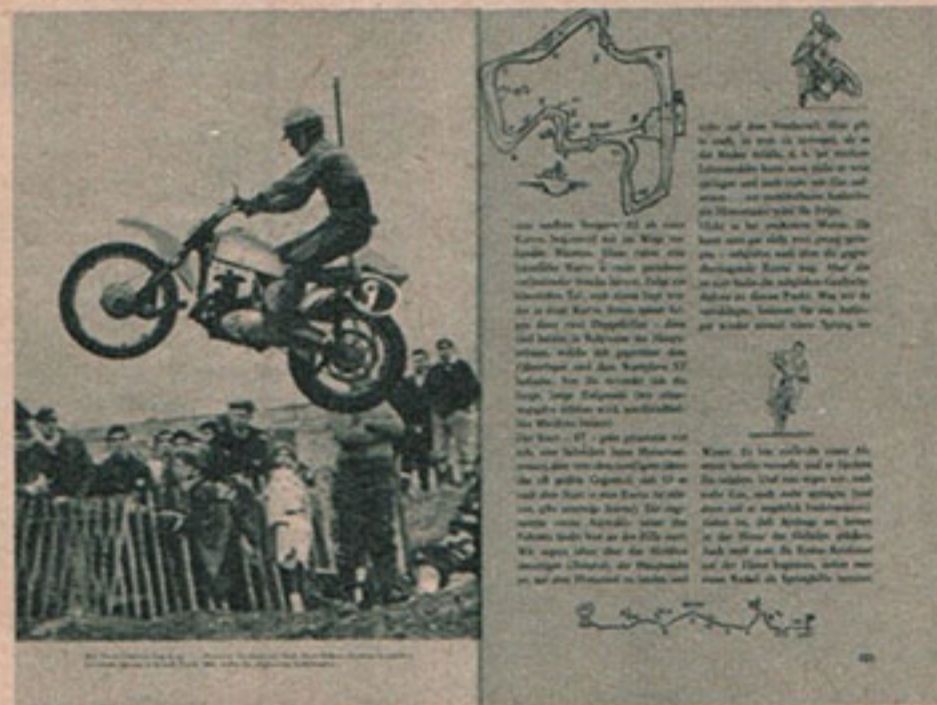


Diese Motorsport-Fibel fehlte vielen...

Die Möglichkeiten, mit Motorrädern aktiven Wettbewerbssport zu betreiben, sind vielfältig: angefangen beim Trialfahren über den Gelände- und Straßen-Zuverlässigkeitssport erstrecken sie sich schließlich auch auf die reinen Geschwindigkeitswettbewerbe, die Moto Cross-Rennen ebenso wie die Rennen auf Straßen und Bahnen aller Art. Für den jedoch, der sich — als junger Nachwuchsfahrer — die ersten Informationen über den Motorradsport beschaffen will — aber ebenso für den, der sein in sportlicher Fahrpraxis schon erworbenes Können noch verbessern und auf Grund theoretischer Studien vor allem die so wichtige Wettbewerbstaktik noch verfeinern will, für alle die gab es bisher keine zusammengefaßte Anleitung, kein Lehrbuch des Motorradsports —

jetzt ist sie da!

Christian Christophe — seit Jahrzehnten als „Crius“ den Lesern der Zeitschrift DAS MOTORRAD und darüber hinaus vielen, deren Herz am Motorrad hängt, bestens bekannt — hat es nun unternommen, dieses „Lehrbuch“ zu schreiben. Wer weiß, wie Crius solch eine Aufgabe anpackt, der weiß auch, daß er dabei alles andere als schulmeisterlich oder gar überheblich von seinem eigenen Können sprechen will. Vielmehr möchte er auch hier, wie in seinen MOTORRAD-Beiträgen, — mit all seinem trockenen Humor und seiner ganzen tiefgründigen Betrachtungsweise, um deretwillen man seine Berichte schon vor dreißig Jahren genauso gern las wie heute — mit seinen Motorradfreunden plaudern und möchte ihnen dabei all das sagen, was er sich in langer, langer Motorradpraxis — im Alltagsbetrieb, bei aktiver Ausübung des Sports mit Motorrädern und als Entwicklungsingenieur in der Industrie — an Erfahrungen und Erkenntnissen erworben hat. So ist dieses Buch von Crius etwas Einmaliges geworden: eine Fibel des Motorradsports gewissermaßen, in der die Praxis und die aus ihr stammenden Ratschläge dominieren, in der aber auch dort, wo es im Interesse systematischer Leistungssteigerung des an sportlichen Erfolgen wirklich interessierten notwendig erschien, die Theorie nicht zu kurz kommt. Das alles mit vielen interessanten Bildern und ebenso humorigen wie instruktiven Skizzen des Autors durchsetzt, in der ihm eigenen Ausdrucksweise dargebracht — es ist das Buch, auf das alle Crius-Freunde und alle die gewartet haben, die Sport mit Motorrädern treiben oder treiben wollen.



Auszug aus dem Inhaltsverzeichnis:
 Trial — Trial mit Seitenwagen — Geländesport — Moto Cross — Straßenrennen — Dictionaire — Klasseneinteilung — Solo oder Gespann? — Viertakter oder Zweitakter? — Die richtige Bereifung — Fahren im Sand — Bergprüfung — Wasser und Stufen — Steilhänge — Die großen Geländewettbewerbe — Bowdenzugprobleme — Dekompressor — Federung — Gemisch — Kettenführung — Kolbenfresser — Kupplung — Lenkerhöhe und Sammy-Miller-Maße — Lenkerflattern — Lenkereinschlag — Luftfilter — Steckachsen für Trial? — Mindest-Trott im Trial — Body-lean — Vergaser — Verkleidungen — Verstellbare Zündung — Kondensation — Straßenrennen: Gewicht und Fliehkraft — Haftung in der Kurve — Kurventechnik jenseits von Gut und Böse — Tuner — Prüfungsfach Nürburgring

Jede Seite gespickt mit hochinteressanten Tricks, Tips, Fotos, Zeichnungen, Diagrammen usw. — insgesamt 184 Seiten, 75 Fotos, 125 Zeichnungen, Ganzleinen mit Schutzumschlag **DM 16,80**

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370
 DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

Bitte senden Sie mir sofort — ab DM 28.— portofrei —

— Expl.: **Crius - Sport mit Motorrädern** **DM 16,80**

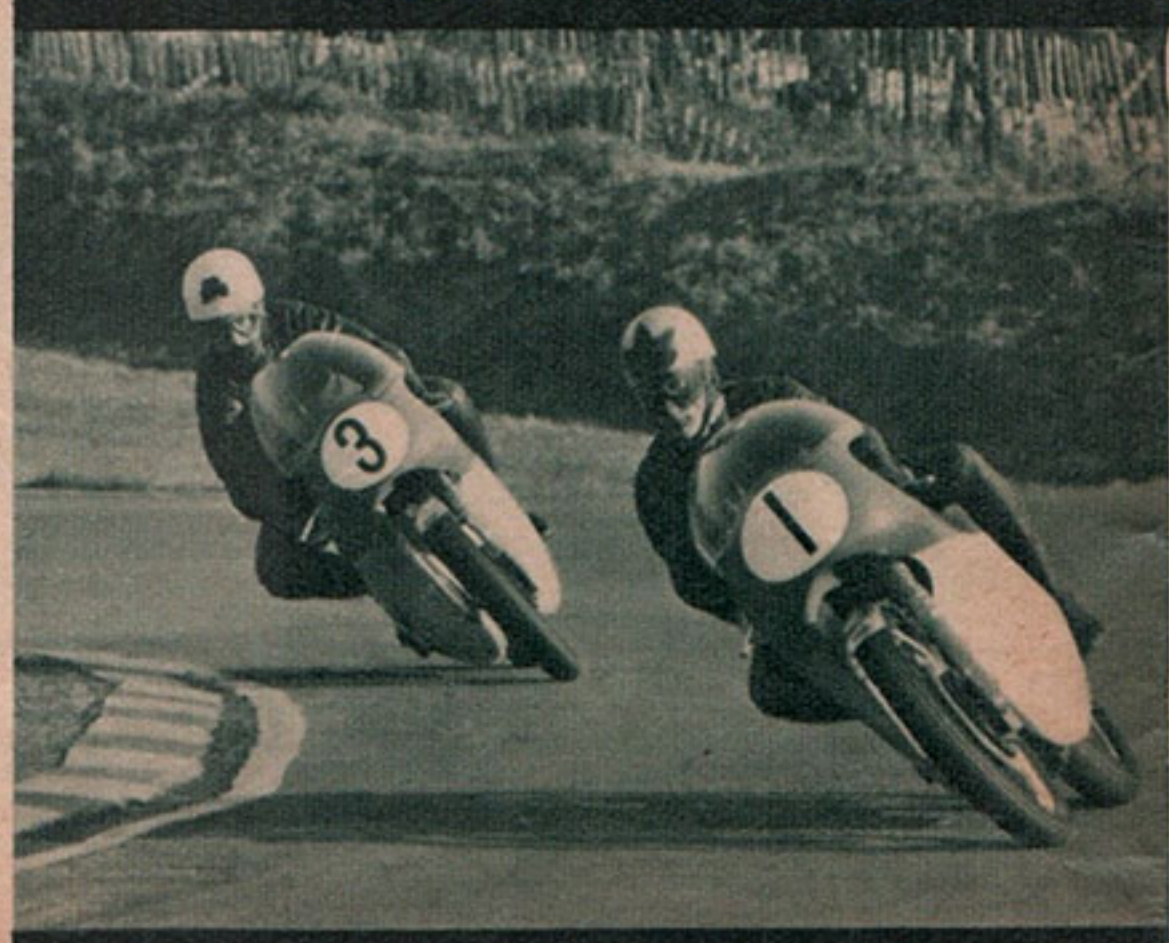
Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name _____

Ort (PLZ) _____

Straße _____ **MO 8/67**

In jeder guten Buchhandlung erhältlich oder mit nebenstehendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von Motorbuch Stuttgart. Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestellen Sie bitte mit einer einfachen Postkarte bei **MOTORBUCH STUTTGART**



DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE
MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

49. JAHRGANG

HEFT

8

1967

INHALT

	Seite
„Feigheit vor dem Feind“ —? . . .	221
DAS MOTORRAD stellt vor:	
Yamaha YDS 5-E, 250 ccm . . .	222
250er Kawasaki-Rennmaschine . . .	224
Zweizylinder Montesa	224
Training im Motodrom Hockenheim	226
Fritz Scheidegger †	227
Deutsche Trialmeisterschaft, die Endläufe	228
„Yamaha-BMW“	229
Pfadfinder-Trophäe 1967	230
Erinnerungen an die Osterreichische TT (4)	232
Das richtige Einstellen (2)	236
Für das Bücherbord des Motorradfahrers	237
Spezialwerkzeuge (5)	238
DAS MOTORRAD baut am Motor:	
Sachs 100/4 S (4)	240
Reden wir vom Sport	242
Das Letzte	248

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Unser Titelbild zeigt eine englisch-japanische Gemeinschaftsarbeit, nämlich die neue für Dave Simmonds hergerichtete Kawasaki „Samurai“ 250 ccm Rennmaschine. Der englische Meister von 1966 hat das Fahrwerk beigesteuert, von Kawasaki stammt der leicht getunte Motor, der mit seinen zwei Drehschiebern einer der interessantesten Zweitaktwins auf dem Markt ist. (Foto: Woollett)

Rücktitel:

Erneut möchte man die Frage stellen, ob diese „Kneeler“ in der Gespannklasse der Straßenrennfahrer eigentlich noch Motorräder sind oder nicht, und welchen Sinn eine Entwicklung in dieser Richtung haben könnte. Es ist die letzte Aufnahme von Fritz Scheidegger in Deutschland auf seinem 700 ccm BMW-Prototyp, mit dem er im Motodrom von Hockenheim einige Testrunden fuhr. (Foto: Klacks)

„Feigheit vor dem Feind“ —?

Zu den Aufgaben einer Zeitschrift wie der unsrigen gehört es, nicht nur Bericht zu erstatten, sondern dort, wo es im Interesse der vertretenen Sache als notwendig erscheint, auch Kritik zu üben. Unvermeidlich, daß es dabei dann manchmal zu Ärgernissen kommt — immer dann nämlich, wenn der oder die Kritisierten sich zu Unrecht angegriffen fühlen. Und durchaus verständlich, daß in solchem Fall dann auch gern den „Zeitungsschmierern“ das Recht bestritten wird, sich solche Kritik überhaupt anzumaßen, nachdem ja noch keiner von ihnen vorexerziert habe, wie man es besser machen könne. Aber abgesehen davon, daß das gar nicht die Aufgabe der Presse sein kann — letzten Endes vertragen sich Kritiker und Kritisierte meist doch immer wieder. Weil sie sich in der Überzeugung einig sind, daß ja ihrer beider Tun nur dazu helfen soll, der Sache des Motorrads nützlich zu sein.

So wird es also insbesondere zwischen Veranstaltern und uns immer wieder mal Differenzen geben, ohne daß es jemandem einfallen wird, darin eine „Feindschaft“ zu sehen. Es blieb dem verantwortlichen Fahrtleiter des Trial-Meisterschaftslaufes in Lindenfels, dem 1. Vorsitzenden des dortigen DMV-Clubs, Herrn Gözl, vorbehalten, diesbezüglich eine neue Nuance in das Verhältnis zwischen Veranstaltern und Presse zu bringen.

Denn als er vor Beginn des Wettbewerbs vor dem Kreis der Aktiven, der anwesenden Industrievertreter und einer erfreulich großen Zahl von Zuschauern eine Begrüßungsansprache hielt, gab er folgendes von sich:

„Den Herren der Fachpresse möchte ich sagen, daß es Feigheit vor dem Feinde ist, wenn sie ihre Kritiken in ihre Zeitschriften kleistern und sie nicht sofort mir mitteilen, damit ich Fehler ändern kann.“ Aus seinen weiteren Auslassungen mußte man entnehmen, daß er sich offensichtlich über die Kritik einer Zeitschrift (er sagte nicht mutig, welcher) geärgert habe und daß solche Journalisten „Feiglinge“ seien, die nicht den Mut hätten, offen ihm, dem Fahrtleiter, zu sagen, wo es fehle.

Noch während der Veranstaltung von Klacks, der als Berichterstatter DAS MOTORRAD und damit die global beleidigte Fachpresse vertrat, zur Rede gestellt, wick Herr Gözl aus — er habe nicht DAS MOTORRAD gemeint, sondern die „Fachzeitschrift Fahrerlager“. Aufmerksam gemacht, daß ja Herr Munstermann von der Deutschen Trialsport-Gemeinschaft, der für diese Verbandszeitschrift mitverantwortlich sei, anwesend sei und — im Sinne seiner eigenen Ausführungen — doch direkt angesprochen werden könne, wick er aus — er „habe es ja gar nicht so gemeint“. Er entschuldigte sich sogar noch förmlich für den gefallenen Ausdruck und sagte Wiedergutmachung, u. a. in Form eines Entschuldigungsbriefes, zu. Was ihn freilich nicht hinderte, sich am Abend bei der Siegerehrung erneut über die unerwünschte Kritik zu ereifern. Einer fragte im vertraulichen Gespräch den Sportleiter des Clubs, wen denn nun eigentlich sein 1. Vorsitzender am Vormittag mit „Fachpresse“ gemeint habe. Natürlich DAS MOTORRAD, wurde ihm geantwortet — bzw. dessen Berichterstatter aus dem Vorjahr, Schwab.

Hierzu muß man wissen, daß Ulli Schwab für uns noch niemals einen Trialbericht geschrieben hat, folglich auch den vorjährigen über Lindenfels nicht. Auch den schrieb damals Klacks, und es ist nicht uninteressant, das Nachstehende aus seiner „Kritik“ dieser Veranstaltung zu zitieren:

„Man vermißt auch hinsichtlich der Ausrichtung mancher Veranstaltung Phantasie, Improvisationsgabe und auch einmal mutige Wagnisse. Auch — so ist meine persönliche Meinung — zeigt es sich, daß manche Streckensucher nicht den richtigen Blick für mögliche Trialsektionen im Gelände haben. Hier muß man allerdings einräumen, daß sehr oft Grundstücksfragen, Behördenauflagen und andere Rücksichten manche freie Entfaltung verhindern. Letzteren Eindruck hatte ich von der Strecken- und Sektionswahl in Lindenfels. Hier muß sich der Veranstalter offensichtlich nervensägend mit Behörden, die nicht wissen, was Trial ist, herumschlagen. Die Sektionen waren klein, eng, kurz, und manchmal lagen sie direkt neben Geländestücken, in denen man eigentlich etwas Interessanteres auf natürlichem Untergrund außerhalb von Sand- und Baugruben hätte finden können.“

Nun ist es aber auch schwierig, direkt am Rande eines Kurortes eine Motorradveranstaltung durchzuführen — den Behörden ist es egal, ob das Moto Cross, Zuverlässigkeitsfahrt oder etwas anderes ist — für sie ist Motorsport immer gleichbedeutend mit „Rasen“ und „Krach“. Hinzu kommen die Interessen der Grundstückseigentümer und Anlieger — eine feine Suppe, die gerade die Lindenfelsler da auszulöffeln haben. Um so anerkennenswerter, daß sie trotzdem am Mann bleiben.“

Sind das „feindselige“ Worte, die einen Fahrtleiter derart in Harnisch bringen können, daß er sich zu so albernen Formulierungen hinreißen lassen kann, wie sie Herr Gözl fand, der wahrscheinlich Presseberichte so wenig zu lesen versteht wie er weiß, daß man es sich als Vorsitzender eines DMV-Clubs nicht leisten kann, die gesamte Fachpresse zu beleidigen? Aber man sollte doch erwarten können, daß ein solcher Mann wenigstens die paar Leute von der Presse auseinanderhalten kann, die heute bei Trialveranstaltungen als Berichterstatter anwesend sind!

Nun könnte man diesen Vorfall natürlich einfach ad acta legen — warum sollen sich unter den Funktionären des DMV nicht genauso wie beim ADAC ein paar befinden, die im Format nicht zum Gesamtbild dieser beiden großen Verbände passen?

Aber wir stehen vor einer neuen Sportsaison — und da wird es wiederum nicht ohne Kritik abgehen. Deshalb muß das eingangs Gesagte hier nochmals mit aller Deutlichkeit wiederholt werden, damit nicht gelegentlich nochmal einer solchen Quatsch wie den von der „Feigheit vor dem Feinde“ daherredet:

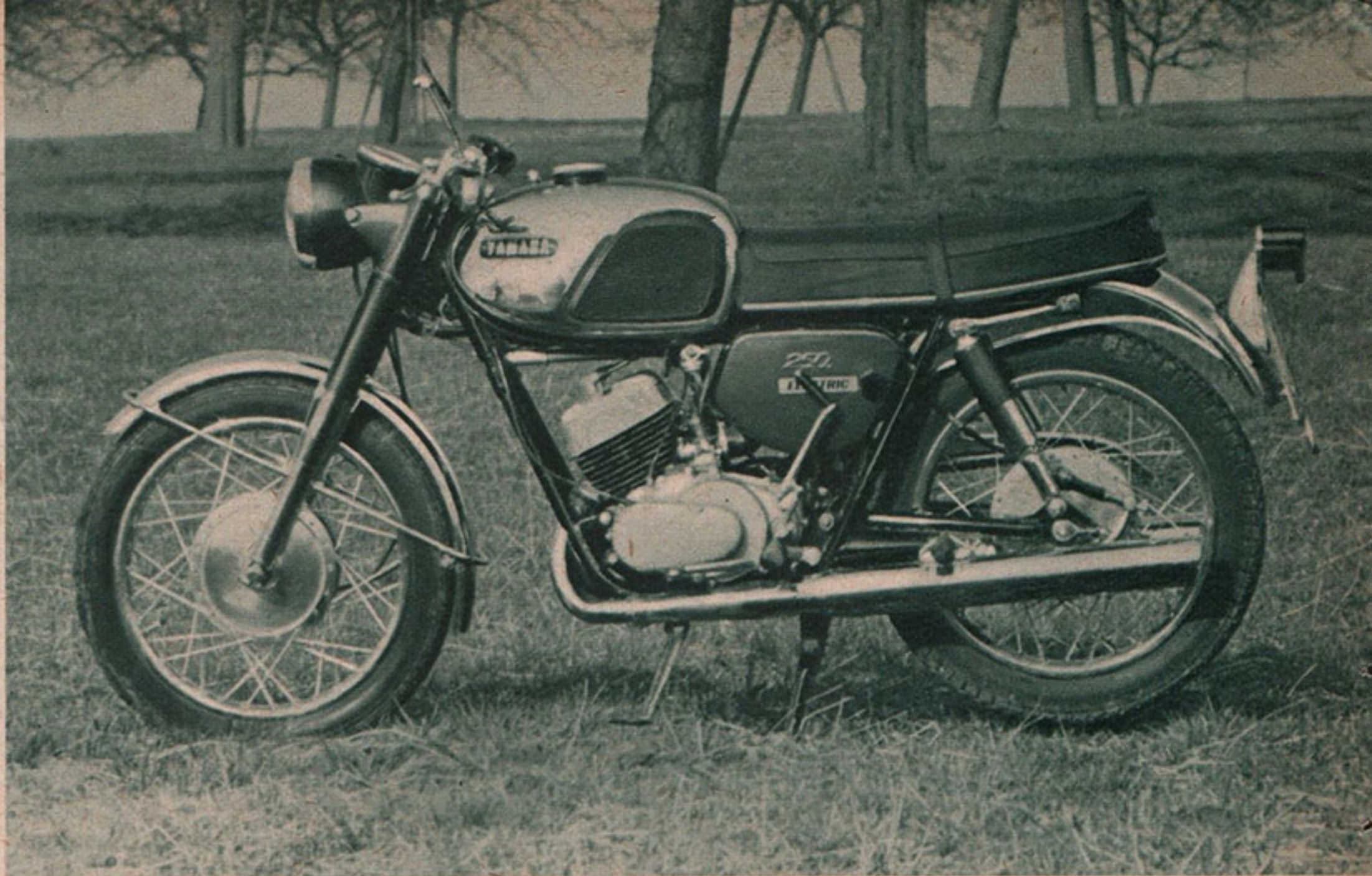
Eine Spezialzeitschrift für das Motorrad muß, heute mehr denn je, ihre Aufgabe darin sehen, ihre Leser nicht nur zu informieren, sondern dort den Hebel der Kritik anzusetzen, wo — nicht nur im Sport — im Zusammenhang mit Motorrädern und Motorradfahrern Dinge geschehen, die der Position des Motorrades irgendwie abträglich, den Interessen der Motorradfahrer schädlich sein können. Negatives mit Stillschweigen zu übergehen, ist zwar bequem und bringt keinen Ärger — aber es nützt denen nichts, die unsere Zeitschrift deshalb kaufen, weil sie der Überzeugung sind, daß in ihr ihre Interessen vertreten werden. Und die für Entgleisungen wie die des Herrn Gözl ebensowenig Verständnis haben wie beispielsweise für die Ansicht eines ADAC-Funktionärs, der dieser Tage lamentierte, nun gäbe es schon die ersten Schwierigkeiten bei der Genehmigung von Geländeveranstaltungen in Bayern, weil DAS MOTORRAD das Gesetz betr. „Motorräder in der freien Natur“ publiziert hätte. Nicht das Gesetz also ist schlimm, nicht die Tatsache, daß der ADAC bis heute nichts dagegen unternahm — sondern daß DAS MOTORRAD davon berichtete. S. R.

stellt vor:

YAMAHA



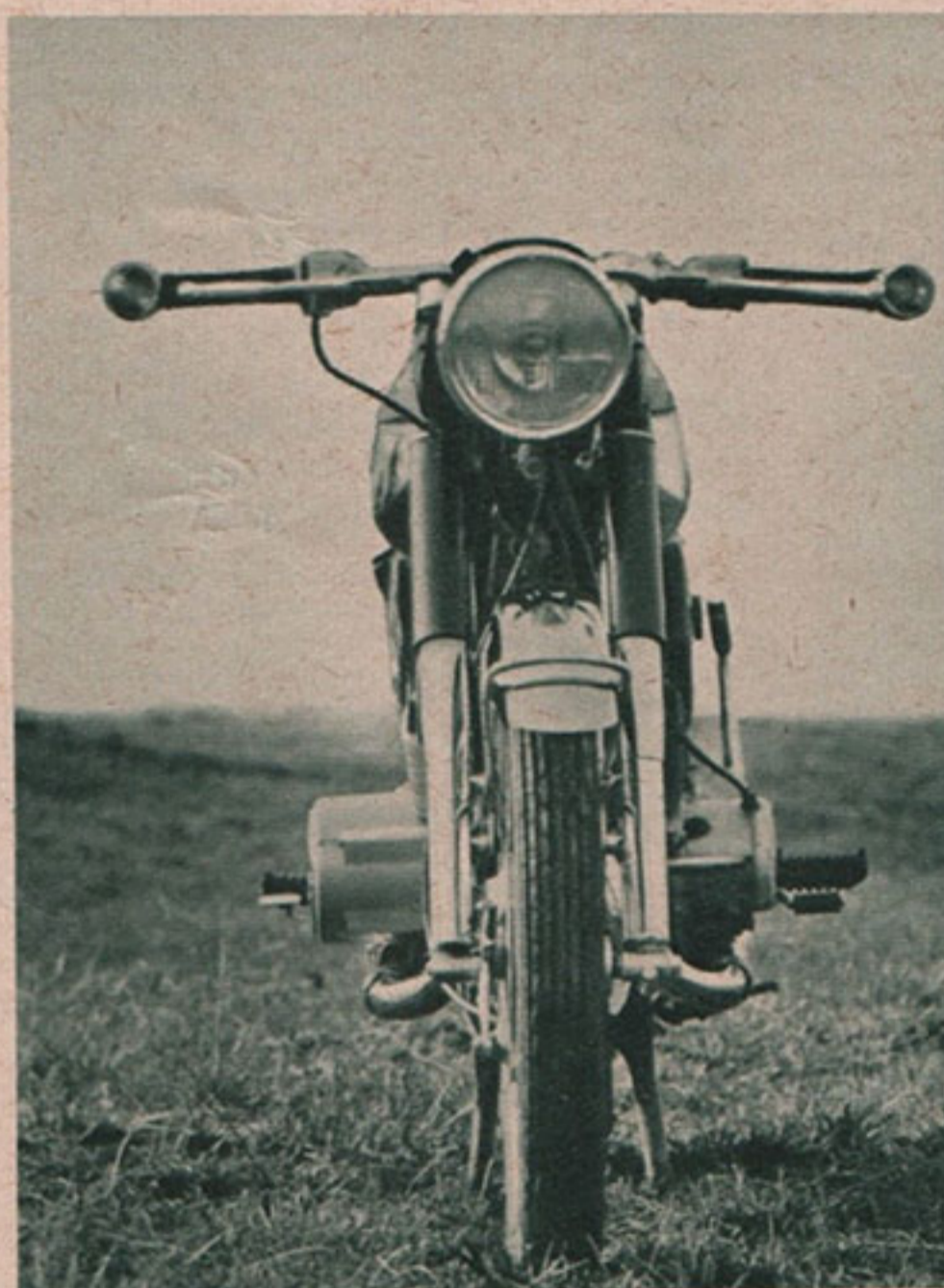
YDS 5-E
250 ccm



Wenn ein Motorrad häßlich ist, dann muß es eine ganze Menge technischer und praktischer Leckerbissen zeigen, um überhaupt beachtet zu werden. Wenn eine Maschine bildhübsch aussieht, dann würde man ihr kleine Fehler gern verzeihen. Wenn aber technische Raffinessen und Gebrauchstüchtigkeit mit gekonnter rassistischer Linienführung an demselben guten Stück zu finden sind, dann möchte man eigentlich gar nicht mehr darüber reden, weil es eben für Begeisterung nur weitgehend abgenutzte Superlative gibt. Man sollte mit einem solchen Motorrad lieber fahren. Und ich muß noch einen Satz mit „Wenn“ anfangen: Wenn man von einem hübschen und technisch gekonnten Motorrad die ersten Neuigkeiten hört und die ersten Bilder sieht, dann, so geht es mir wenigstens, kann man es kaum erwarten, bis man es mal wenigstens für ein paar Tage gefahren hat. Und man ärgert sich über jeden einzelnen Tag Verspätung, mit dem der Apparat ins Land kommt.

Das waren ungefähr die Gefühle, die die neue Yamaha bei der ersten Vorstellung weckte, zunächst natürlich mit der gebührenden sachlichen Zurückhaltung und leichten Skepsis, mit der wir an jede Neuentwicklung herangehen. Skepsis deswegen, weil man mittlerweile die Schwächen der Vorgängertypen kennt, weil man im speziellen Falle der ausländischen Maschinen genau weiß, daß die Begutachtung durch die deutschen Zulassungsbehörden eine gute Zeit verstreichen läßt, bis mit dem wirklichen Verkauf zu rechnen ist. Inzwischen habe ich die neue Yamaha nun ein paar Kilometer gefahren, und die wenigen Kilometer reichen völlig aus, um einen ersten Eindruck geben zu können. Die technischen Änderungen gegenüber dem Vorgängermodell, der YDS — 3, sind nicht umwerfend, das sei gleich zu Anfang gesagt, sie sind aber erstaunlich folgerichtig. Da wurden kleine Schwächen ausgegült,

die an sich kaum der Rede wert waren, da wurden andererseits grundlegende Dinge dem neuen Stand, hauptsächlich der Leistung, angepaßt. Wollen wir schnell aufzählen: der neue Motor bekam Leichtmetallzylinder, das ist schon aus den Vorberichten bekannt, so daß die thermischen Probleme sicherer gemeistert werden. Die Leistung konnte weiter hinaufgetrieben werden, die Zahl 29,5 bhp ist zwar für uns nicht maßgebend (wir müssen warten, wieviel DIN-PS innerhalb der deutschen Phongrenzen übrigbleiben, wozu

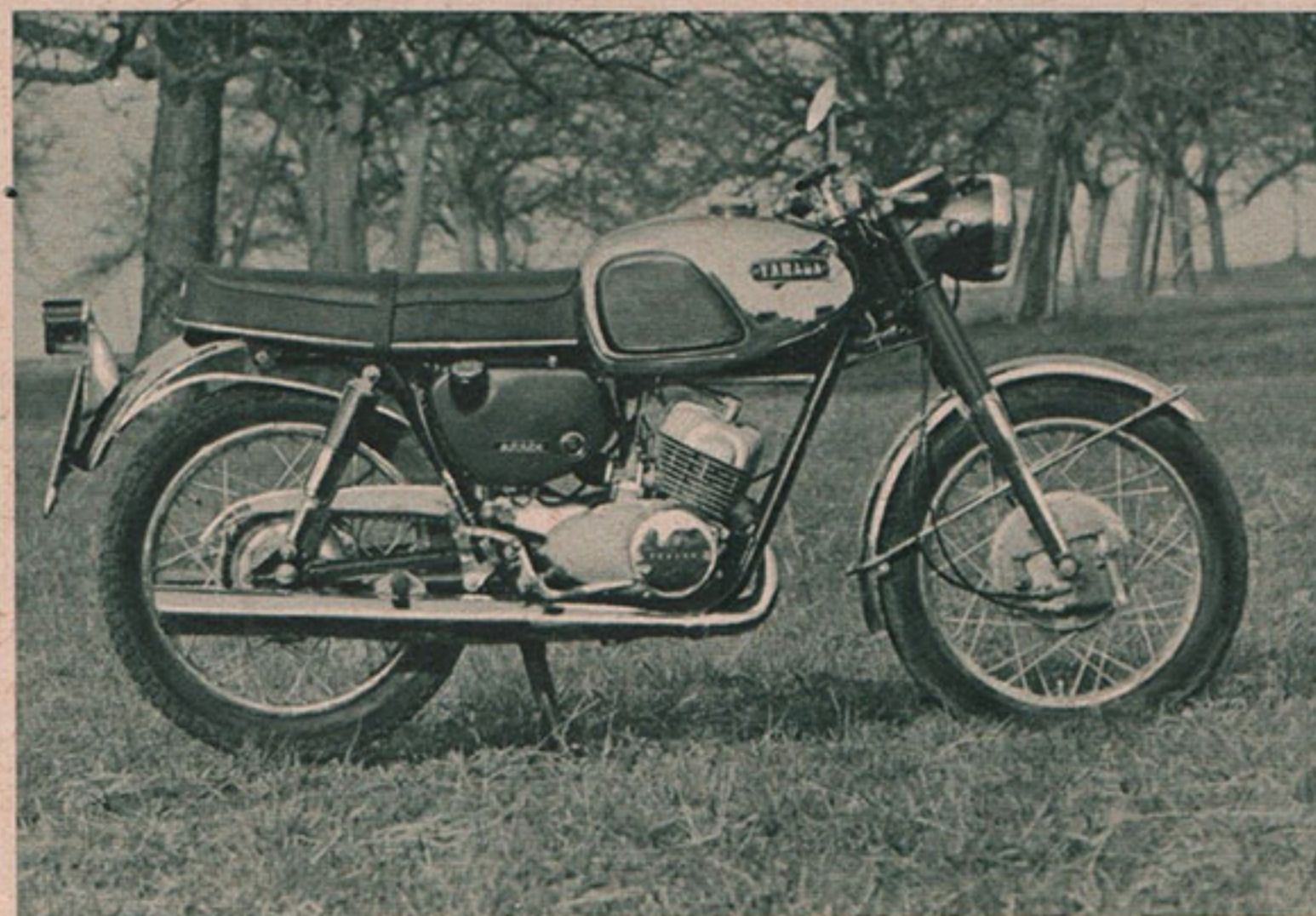


allerdings gesagt werden muß, daß die Phonzahlen mit 84 und 81 Phon bereits festliegen, ohne daß größere Änderungen am Motor hinsichtlich der Abstimmung des Ansaug- und des Auspuffsystems durchgeführt werden mußten!), erlaubt aber einige vorsichtige Schätzungen. Wenn man außerdem die mit der alten YDS 3 und der neuen YDS 5 erreichten Spitzengeschwindigkeiten vergleicht, dann merkt man, daß da doch eine ganze Menge Feuer zusätzlich hineingekommen ist.

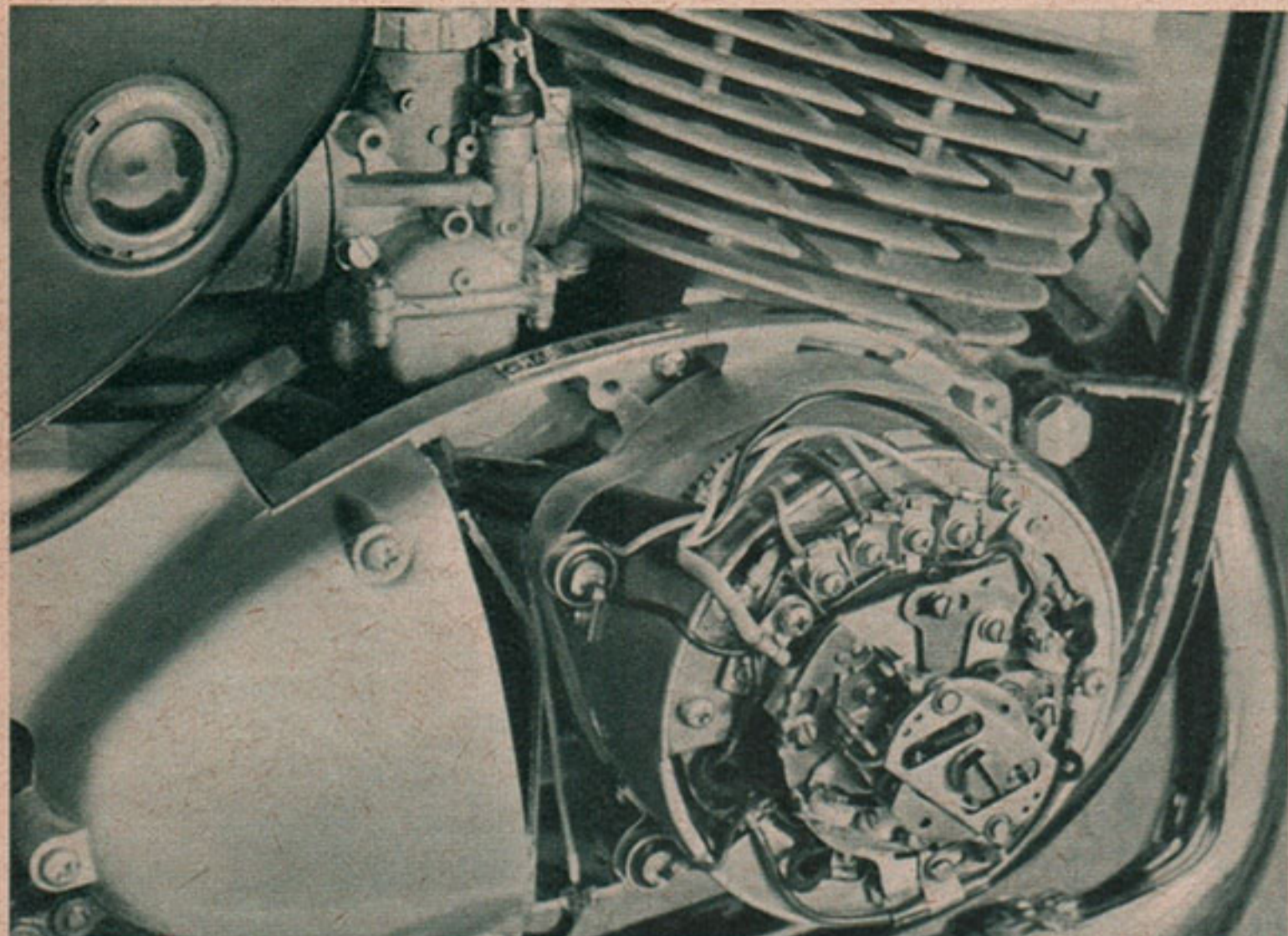
Nächste Änderung: Kupplung auf Getriebewelle statt auf der Kurbelwelle, auch schon bekannt. Das geringfügige Rumpfen der früheren Kupplung störte sowieso kaum, die jetzige ist aber wohl für das schmalere Drehzahlband doch nötig gewesen. Man merkt diese Auswirkungen tatsächlich erst so richtig beim Fahren, denn rein theoretisch hätte der Unterschied kaum erwähnenswert scheinen müssen. Da aber der neue Motor viele seiner PS in den oberen Drehzahlbereichen zeigt, man also speziell beim Anfahren immer ein wenig mit der Kupplung spielen wird, ist sanftes Einsetzen und gleichmäßiges Greifen plötzlich wichtig geworden. Ausgezeichnete Dosierbarkeit und der geringe Handkraftbedarf machen die neue Yamaha-Kupplung zu einem Vorbild!

Über die Auswirkungen der leicht veränderten Lenkgeometrie läßt sich Vergleichendes noch nicht sagen. Hier spielt der Einfluß der Bereifung zu stark mit. Die japanischen Reifen sind zwar bei trockener Straße recht ordentlich, bei Nässe jedoch etwas glatt, und vor allem zeigen sie selbst bei trockener Fahrbahn die geringfügigen Unterschiede im Straßenbelag für mein Gefühl zu deutlich auf. Auch erscheint mir die Abstimmung der beiden Reifen auf unserer Testmaschine nicht besonders glücklich, vorn ein feinfühlig blockförmig unterteilter Rillenreifen, hinten ein relativ grobstolliger Reifen, da müssen wir noch unsere Versuche mit den von anderen Tests bekannten Metzeler-Reifen fahren.

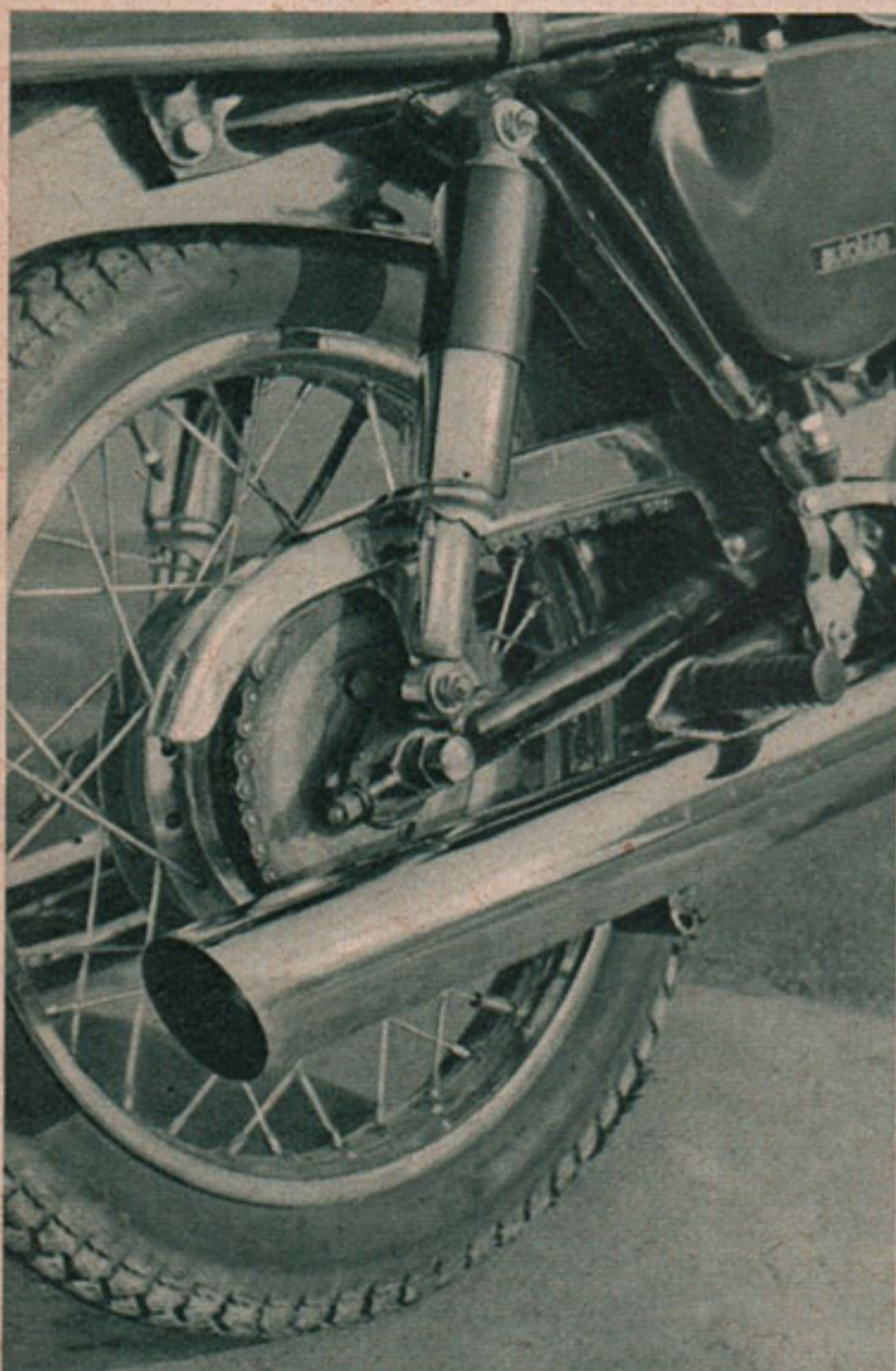
Für bequeme Leute die augenfälligste, für alte Hasen die nebensächlichste Neuerung ist der Anlasser. In Gedanken verbindet man mit Dynastarter so die Vorstellung von schwerer Arbeit in niedrigen Drehzahlen, mühsames Durchquälen, das kaum zum Überwinden der Kompression reicht, kurz, ein gewisses Unbehagen. Die Überraschung war eigentlich in diesem Punkt besonders groß, dieser Anlasser wuchtet die Kurbelwelle nicht, er wirbelt sie nur so herum. Und es ist bisher nicht vorgekommen, daß der Motor nicht sofort ansprang, wozu er auch bei wärmerem Wetter anfangs kurzzeitig die Starthilfe zu benötigen scheint. Nach dieser Überraschung wurde natürlich kurz die Batterie begutachtet, denn die ist ja maßgebend für Wohl und Wehe der ganzen Anlasserfreude. Was da hinterm Ansaugeräuschkäpfer (mit Papierfilter) aus dem getrennten Kasten hervorkommt ist keine gewohnte, leicht unterernährte Kleinbatterie, das ist zwar beeindruckend kompakt, aber immerhin mit 12 Ah bei 12 Volt wohl ausreichend kräftig.



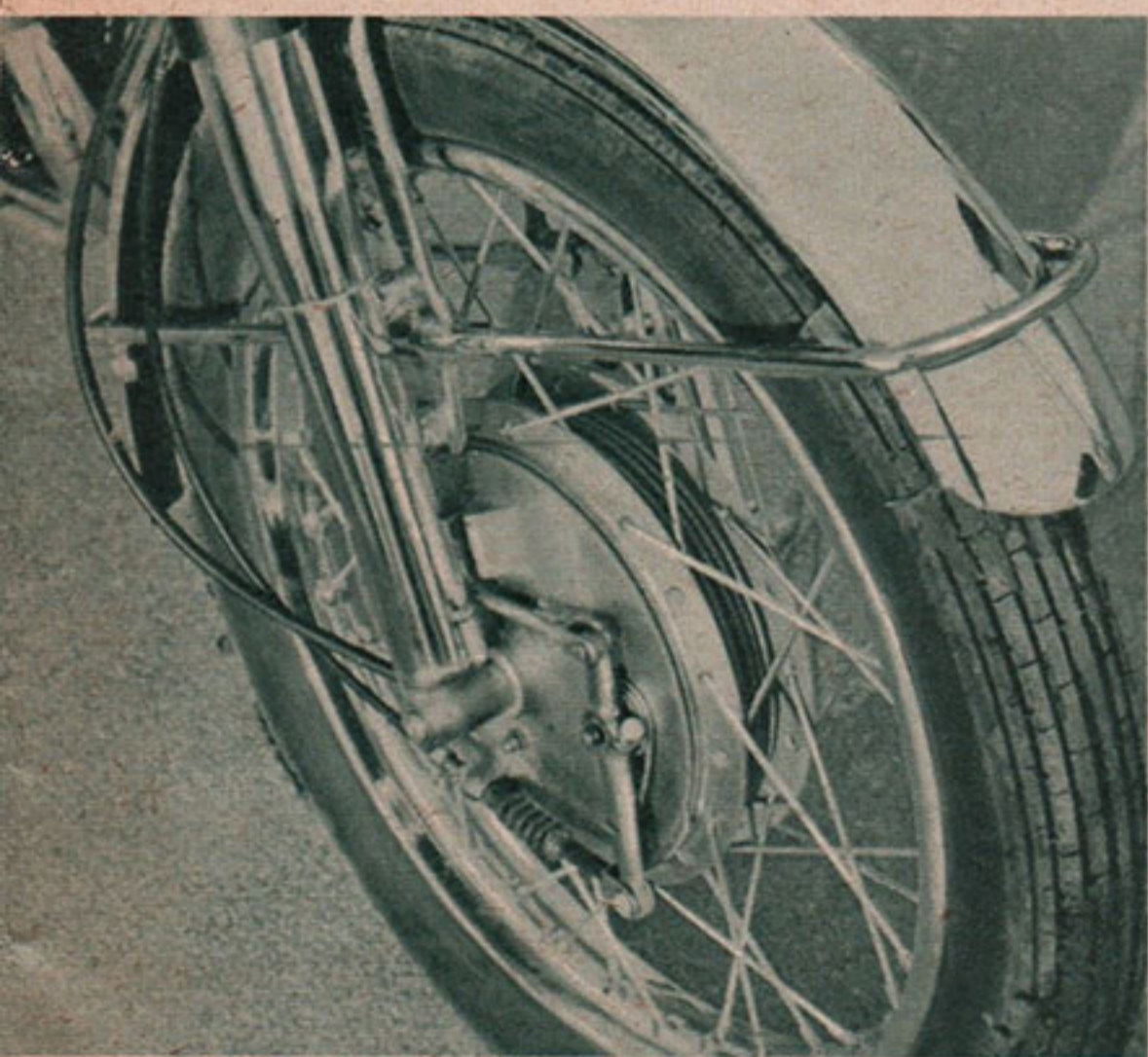
Rein äußerlich sieht die neue YDS 5-E nicht viel anders aus als die YDS 3, doch sobald man näher rangeht, findet man Schritt für Schritt kleine Neuerungen, die zwar das alte Prinzip nicht ändern, es aber ausfeilen. Die Linienführung ist bestechend sportlich, das Fahrverhalten aber durchaus nicht etwa besonders anspruchsvoll, auch für längere Strecken dürfte hohe Ermüdungsfreiheit durch guten Federungskomfort gewährleistet sein. Die Ansicht von vorn läßt den gesamten Motor so breit erscheinen, wie es in Wirklichkeit rechts nur die Anlasser-Lichtmaschine ist. Die zwangsläufige Unsymmetrie fiel mir erst beim Betrachten des Bildes auf, nicht aber beim Fahren!



Links: Auf diesem Bild sind gleich mehrere Dinge zu sehen; die Lichtmaschine ist trotz der zusätzlichen Anlasserfunktion nicht klobig. 130 mm Durchmesser bei 75 mm Tiefe sind fast normale Werte. Vergaser wie bei der alten YDS 3, zwei Mikuni-Zentral-schwimmervergaser mit Starthilfe, Leichtmetallzylinder mit gegeneinander durch Stege abgestützten Rippen (schwirrt aber doch ganz anders als ein Graugußzylinder). Lichtmaschinenabdeckung mit drei Schrauben abnehmbar, desgleichen getrennt befestigt der Deckel für den Zugang zum Ritzel, auch nur drei Schrauben. Auspuffüberwurfmuttern bedürfen zusätzlicher Sicherung! Schließlich guckt seitlich noch das Bullauge des Öltanks hervor, vergrößerte Ölmenge, auch der Kraftstofftank wurde etwas größer.



Oben: Hinterradfederung dreifach verstellbar, Kettenschutz leider völlig unzureichend. Unten: Sehr schöne schmale und große Vorderbremse mit zwei auflaufenden Backen. Bei der Testmaschine vorn ein feiner Reifen, hinten ein zu grober. Neue, kräftigere Kotflügelbefestigung.

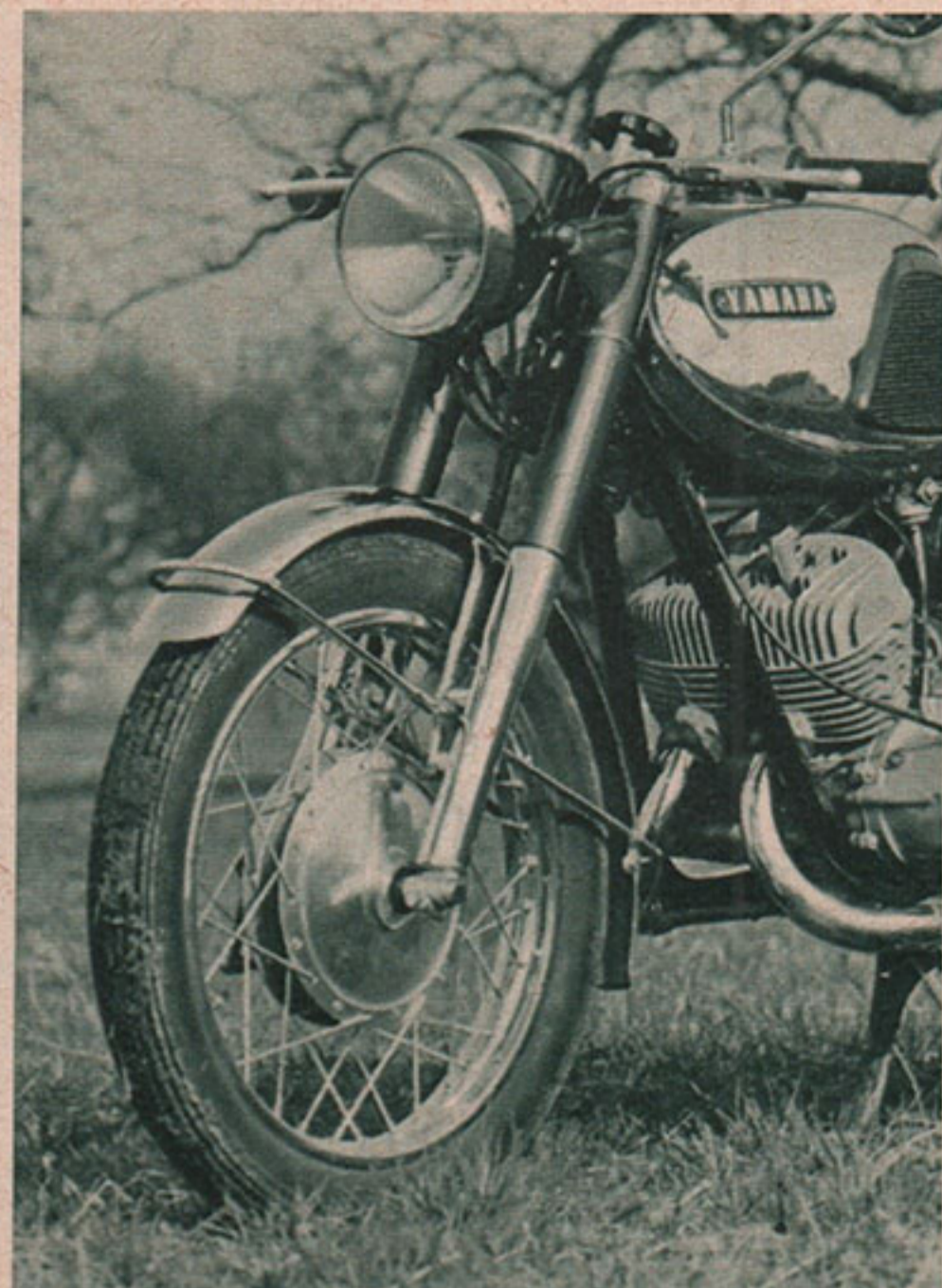


Zudem gibt sie ihren Strom an den Anlasser über ein Relais ab (man hört's deutlich ticken), so daß auch die Zehntelvolt an Spannungsabfall durch schlechte Kabelanschlüsse und lange Leitungen (die bei 12 Volt sowieso nur gering ins Gewicht fallen) vermieden werden. Das alles sieht sehr vertrauenerweckend nach längerer Erprobung aus, es ist unbedingt die erste Dynastartanlage, die unsere anfängliche Skepsis sofort widerlegte. Dabei macht sie gar keinen so klobigen Eindruck, die Abmessungen der Lichtmaschine sind nicht überwältigend groß: 130 mm ϕ außen, 75 mm tief ohne Unterbrecher, Ankerdurchmesser 100 mm, d.h. daß die Feldwicklungen auf 15 mm Dicke zusammengedrückt worden sind. Diese Abmessungen sind nun nicht nur theoretisch interessant, sondern von Einfluß auf die Sitzposition. Bisher sah es auf Bildern immer so aus, als sei in der Breite des Motorblockes zwar etwas, aber gerade noch wenig genug hinzugekommen, so daß man fast mit gespreizten Beinen sitzen muß. Nach der Anprobe kann eindeutig festgehalten werden, daß sich die Breite des Anlassers überhaupt nicht bemerkbar macht. Die Ausbuchtung im Gehäuse sitzt viel zu weit vorn.

An dieser Stelle gleich noch etwas: der Knie-schluß. Bei so mancher Maschine haben wir bisher sagen müssen, daß der Übergang zwischen Sitzbank und Tank „leicht unglücklich“ gestaltet sei. Bei einer speziellen sind mir bereits nach 20 km die Füße eingeschlafen, weil eine harte Kante der Sitzbank gegen die Oberschenkel drückte. Hier auf der YDS 5 habe ich mich auf Antrieb zu Hause gefühlt, Knie locker (ohne Kraft!) am Tank, Arme anliegend, ohne daß man darauf besonders hätte achten müssen.

Die Yamaha wäre kein Motorrad, wenn sie nicht auch eine schwache Stelle hätte. Wie schon die Erfahrungen mit der CB 450 gezeigt haben, wird die Hinterradkette um so kritischer, je höher die Leistung steigt und je sportlicher sich die Maschine fahren läßt. Und die Kettenlebensdauer liegt bei derartigen Maschinen bereits unbefriedigend niedrig, auch wenn man dauernd mit der Ölkanne für äußerliche Feuchtigkeit sorgt. Hinzu kommt noch der ausgesprochen sinnlose „Kettenschutz“, der praktisch nur als Berührungsschutz dienen kann, aber Wasser und Sand an die Kette ungehindert von allen Seiten heranläßt. Es ist an der Zeit, über diese Untugend fast aller modernen Maschinen laut zu schimpfen, laut genug, daß man es auch in Japan hört. Ich verlange gar keine Kettenschläuche à la MZ, die beim Montieren doch recht hinderlich und umständlich sind, aber das mindeste wäre eine brauchbare Abdeckung gegen den Reifen, wenn man schon die Kontrollmöglichkeit offenlassen will.

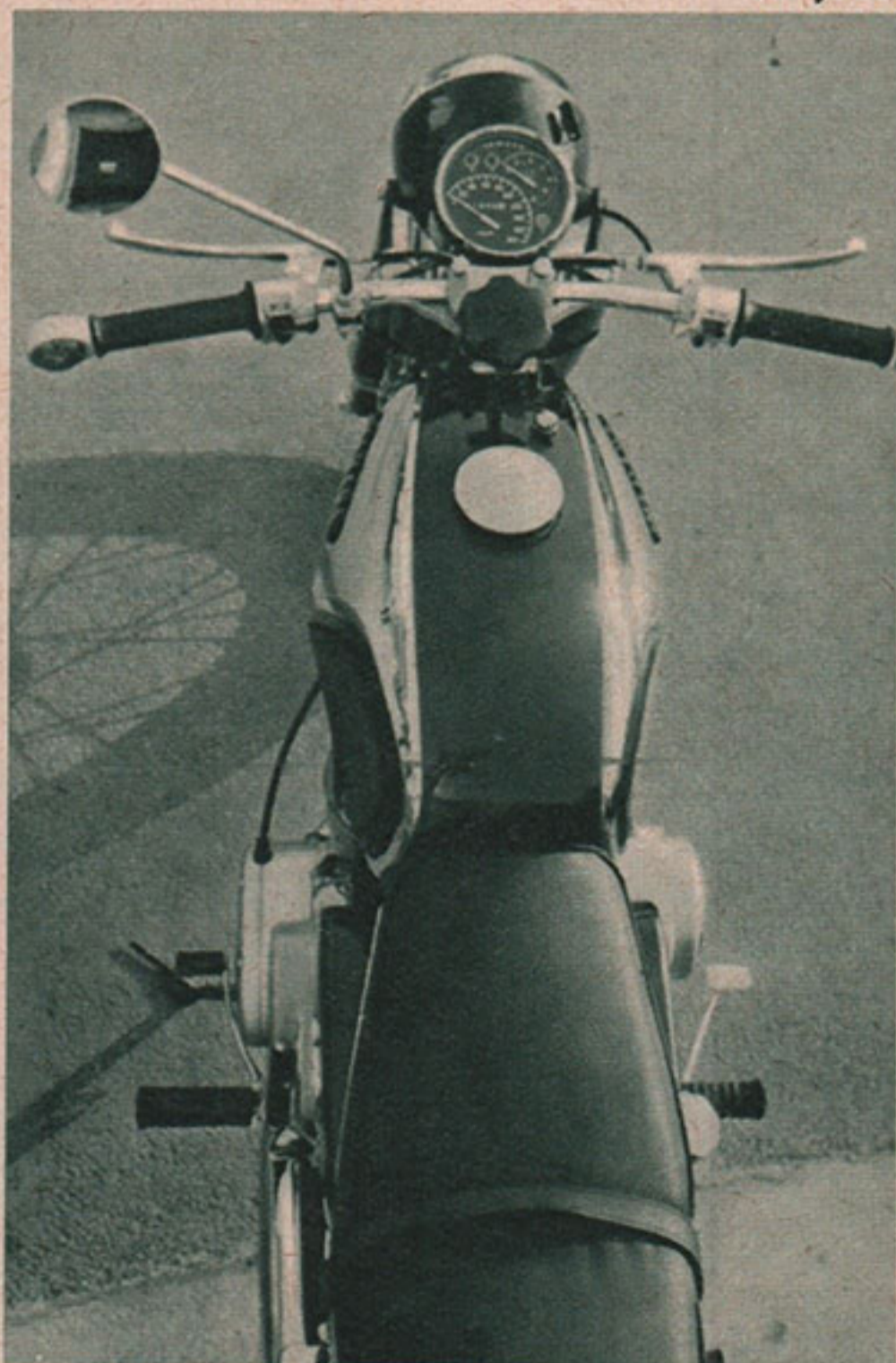
Unsere Testmaschine ließ mich nämlich ausgerechnet bei den ersten Beschleunigungsmessungen durch Kettenriß im Stich, wodurch nicht nur eine gute Stunde Straßenrandbastelei nötig war, sondern außerdem noch ein schöner windstillen Meßtag verlorenging.

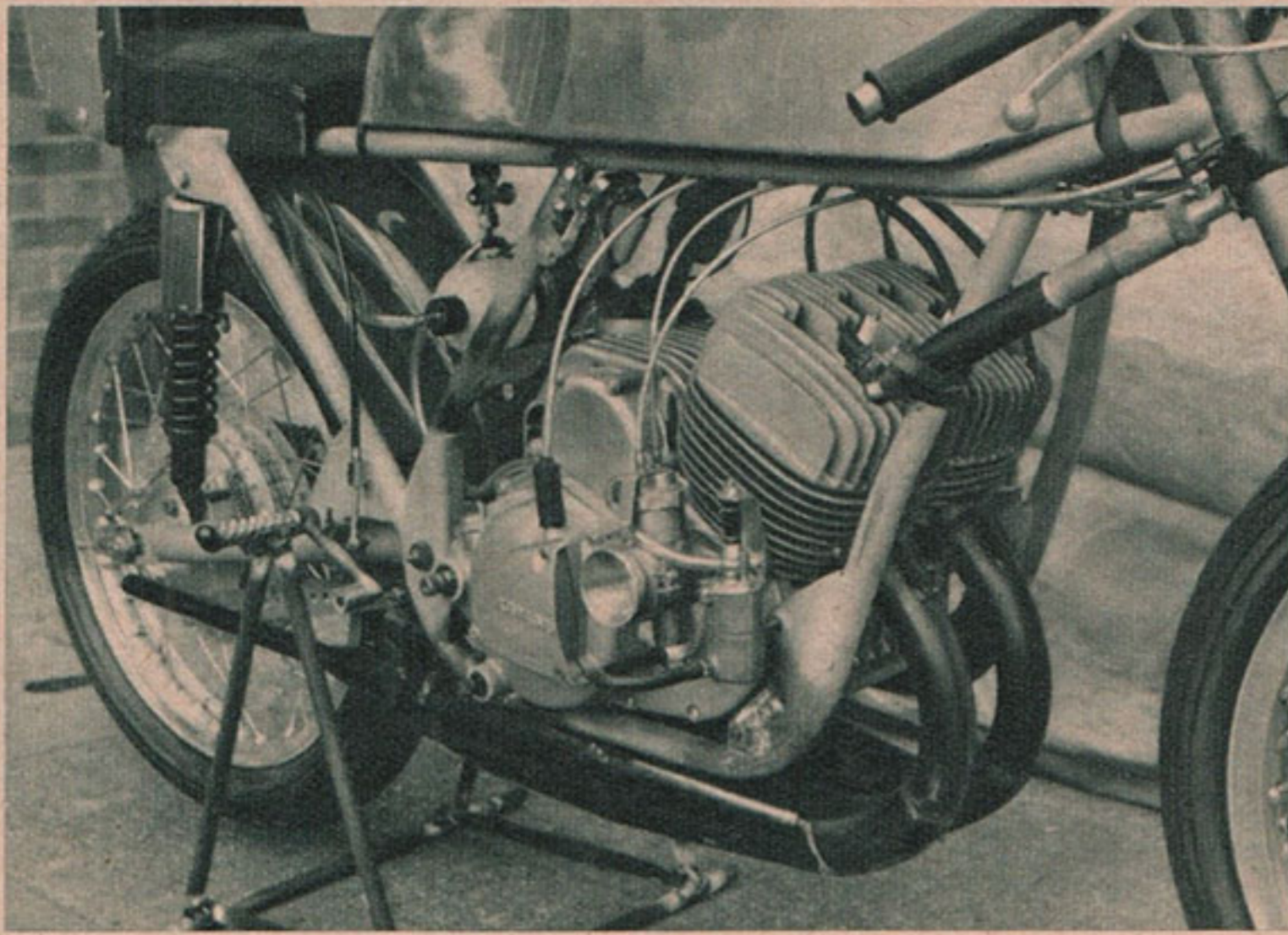


Die ersten paar Kurvenpunkte, die vor dem Kettenriß schon festlagen (bis 80 km/h in ca. 6 sec, bis 100 km/h in ca. 8 sec), zeigen aber schon das Feuer, das in diesem Motor steckt, das diese 250er bis an die 100 km/h mit so mancher größeren mithalten läßt. Ich fand auch, daß die Spitzengeschwindigkeit von ca. 145 km/h (in normaler, nur leicht gebückter Haltung) nicht unmäßig lange auf sich warten läßt. Sehr interessant ist, daß der gefühlsmäßige Eindruck, der Motor leiste in niedrigen Drehzahlen „fast gar nichts“, auf einer heftigen Täuschung beruht, denn selbst in niedrigen Drehzahlen ist die neue Yamaha noch etliches schneller als die alte YDS 3. Sicher hängt das damit zusammen, daß der Motor tatsächlich ab etwa 5000 U/min eine Art zweiten Wind bekommt, der die bis dahin merkbare Beschleunigung sehr stark verblassen läßt.

Soweit die ersten Eindrücke von einer Maschine, die bei uns hier nur noch darauf wartet, mal auf den Ring genommen zu werden. Sie hat sehr gute Anlagen, ein ausgewogenes Erbe vom Vormodell (Bremsen, Federung, Ölautomatik, Finish, ausgezeichnetes Licht), und wir versprechen uns auch für die weitere Testzeit eine Menge Freude davon.

H.-J. M.

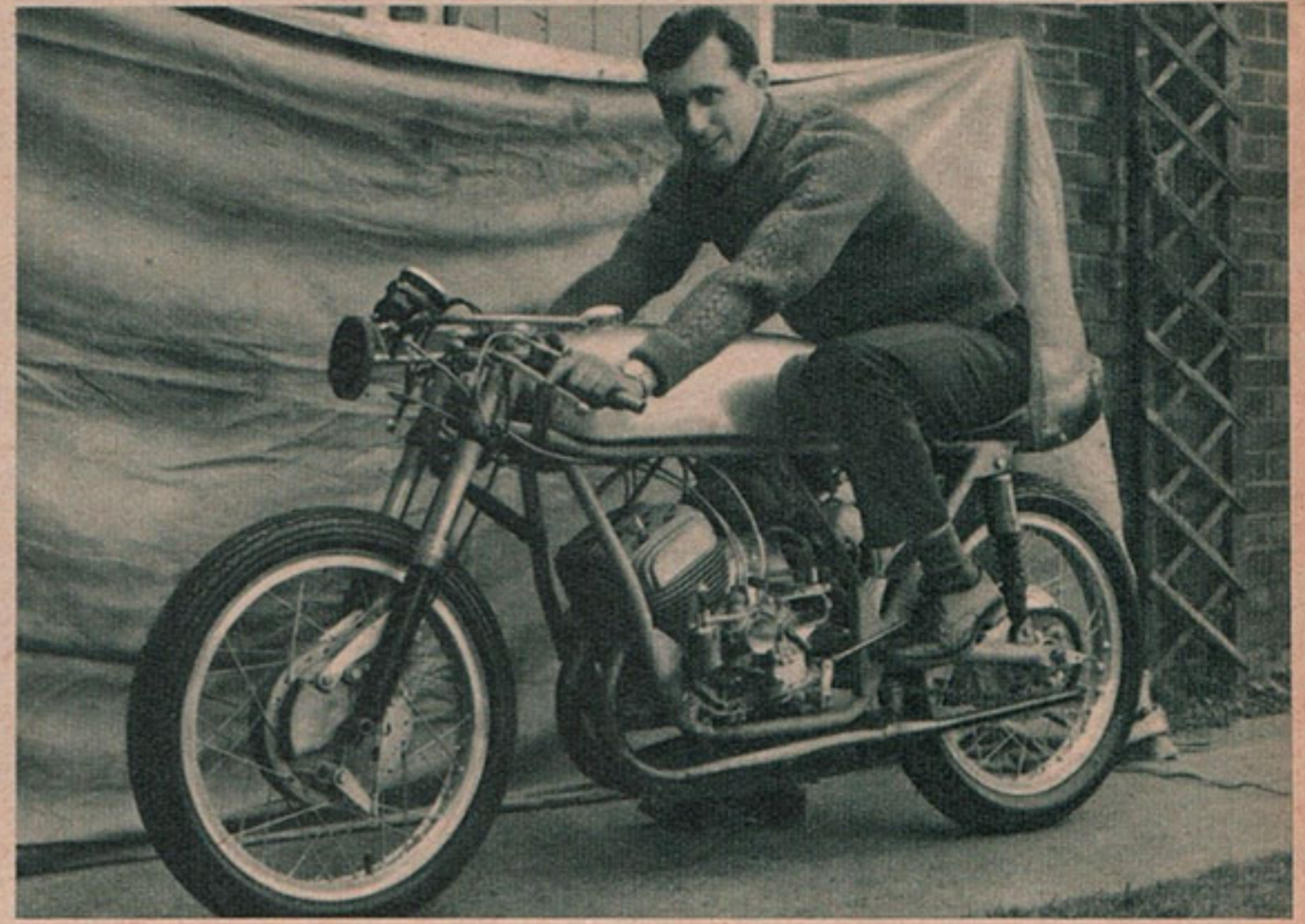




250er Kawasaki-Rennmaschine

Kawasaki ist der jüngste Markenname im internationalen Rennsport — und eine der interessantesten Maschinen, die 1967 gefahren werden sollen, ist sicherlich die 250er des japanischen Werks, die für den englischen Rennfahrer Dave Simmonds hergerichtet wurde, welcher als Werksfahrer für Kawasaki in diesem Jahr in der 125er Klasse starten wird. Als Simmonds (der früher die japanische Tohatsu fuhr) im Januar seinen Vertrag unterschrieb, war er gerade dabei, sich eine 250er Yamaha zurechtzumachen, die seine ehemalige Zweizylinder-Hondamaschine ersetzen sollte, mit der er 1966 britischer Meister geworden war. Aber die Kawasaki-Leute überredeten ihn, doch auch in der 250er Klasse für sie zu fahren; und da sie für diese Klasse keine Werksrennmaschine entwickelt haben, versprachen sie ihm, eine der serienmäßigen „Samurai“-Doppeldrehschiebermaschinen zurechtzumachen. Simmonds war einverstanden — und unsere Bilder (einschließlich des Titelsbilds) zeigen die Maschine, wie sie nun fertiggestellt wurde.

Der Rahmen, ein ganz orthodoxer Doppelrohr-Rahmen mit besonders verstärkter Steuerkopfpartei und Federbeinabstützung hinten, wurde in einer Spezialwerkstatt in Yorkshire gebaut. Er war ursprünglich für den Yamaha-



Motor gedacht, aber der Kawasaki-Twin paßte genauso rein. Die Vordergabel stammt von Honda, sie trägt ein 18 Zoll-Rad mit einer 180 mm-Fontana-Duplexbremse. Auch das Hinterrad hat 18 Zoll Durchmesser, ist aber mit einer Kawasaki-Nabe aufgebaut. Die Serienmaschine wurde in Verschiedenem geändert, so erhielt sie größere Vergaser (die nun auch freiliegen und nicht im Gehäuse gekapselt sind, wie beim Serienmodell), die Primärzahnäder sind geradzahnt und eine größere Kupplung wurde eingebaut. Das Fünfganggetriebe erhielt engere Getriebesprünge — aber der Kickstarter blieb. Die Steuerschlitze wurden geändert, Spezialkolben eingebaut — und als Resultat soll der Motor nun 43 PS bei 10 000 U/min leisten. Die sorgfältig abgestimmten, für die erzielte Leistung natürlich ausschlaggebenden Auspuffanlagen kamen mit dem Motor von Japan, Simmonds hat sie an je drei Punkten federnd aufgehängt, um die Möglichkeit auszuschalten, daß es durch Schwingungen zu Materialrissen in den Expansionskammern kommt.

Die getrennte Pumpenschmierung des Serienmodells wurde natürlich beibehalten, das Öl befindet sich in einem kleinen trommelförmigen Plastiktank unterhalb der Sitzbank. Ein Leichtmetalltank sowie eine tiefergelegte Sitzfläche vervollständigen diese japanisch-englische Rennmaschine, mit der Simmonds auch in der Viertelliterklasse bei den Weltmeisterschaftsläufen starten will, bei denen er ansonsten die 125er Werksmaschine fährt — einen wassergekühlten Zweitakt-Twin mit acht- oder neungängigem Getriebe.

Mick Woollett

Zweizylinder-Montesa

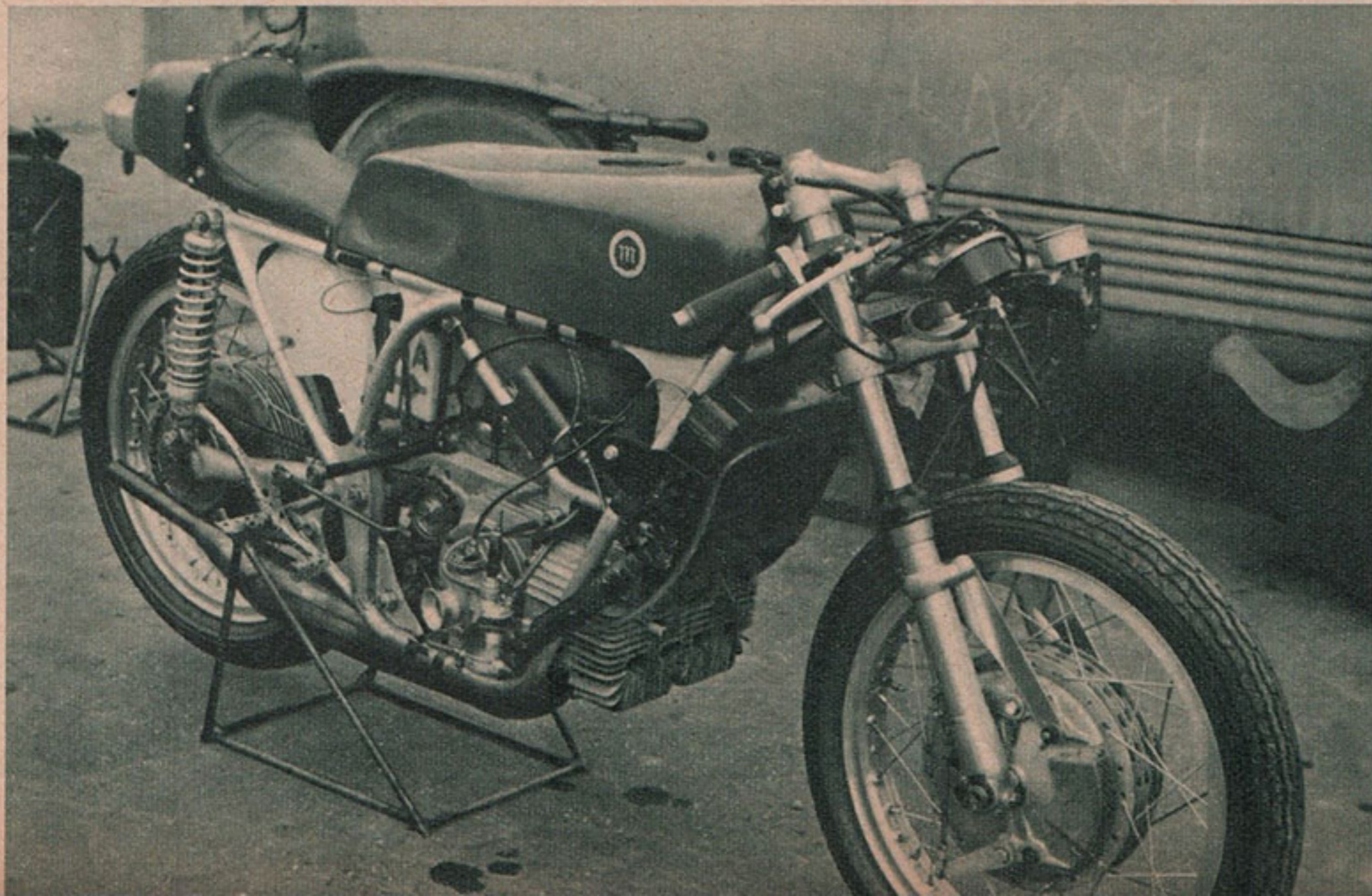
Die neue 250er Rennmaschine aus Spanien, die Zweizylinder-Doppeldrehschieber-Montesa, die die Bilder (unten) zeigen und die im Februar dieses Jahres beim spanischen Eröffnungsrennen in Alicante ein so hervorragendes Debüt gab (als Busquets viele Runden lang dicht mit Pasolini auf der verbesserten Vierzylinder-Benelli an der Spitze des Feldes zusammenlag, bis ein Kettenbruch den dramatischen Zweikampf beendete), ist eine Entwicklung des italienischen Rennfahrers und Konstrukteurs Francesco Villa. Dessen jüngerer Bruder wird die Zweizylinder-Montesa, die bei den Grand Prix-Rennen dieses Jahres eingesetzt werden soll, auch bei den Läufen um die italienische Meisterschaft fahren.

Die beiden zu einem Block zusammengefaßten, liegend angeordneten Zylinder sind in Leichtmetall gegossen, wassergekühlt (außen leicht verrippt)

und mit einer Hartchromlaufbahn versehen. Die Zylinderköpfe sind, wie schon bei der weitgehend als Vorbild gedienten italienischen Mondial (an der die Brüder Villa ebenfalls mitgearbeitet haben), luftgekühlt und tragen zentral je eine Kerze. Der Primärtrieb zum achtgängigen Getriebe erfolgt über in Motormitte angeordnete Zahnäder, die auch zum Antrieb des Doppelunterbrechers und der Ölpumpe für die Frischölschmierung dienen. Die Mehrplatten-Trockenkupplung ist linksseitig am Gehäuse angeordnet. Bohrung und Hub betragen je 54 mm, die Höchstleistung angeblich 34 bis 35 PS bei einer Drehzahl von 9800 U/min.

Der Doppelrohrrahmen weist vorn eine Ceriani-Teleskopgabel (interessant die aus Rohren gebaute obere Gabelbrücke!) und hinten Ceriani-Federbeine auf, vorn und hinten sind die Federn hydraulisch gedämpft, die Räder mit 3.00—18 bereift. Während hinten eine Oldani-Simplex-Bremse verwendet wird, trägt das Vorderrad eine Doppel-Duplexbremse von Fontana (am Lenker-Bremshebel sieht man die doppelte Seileinhängung und den kleinen Waagebalkenausgleich, gegen den sich die Seilhüllen abstützen).

Carlo Perelli





Das Brandzeichen feuriger Renner

SACHS-Zeichen
am Motor. Das Zeichen schneller Maschinen. Mit dem
Temperament wilder Pferde. Und Feuer unterm Sattel. Zweiräder werden zu
rassigen Rennern. Jede Fahrt damit ein herrlicher Ritt durch den Wind.

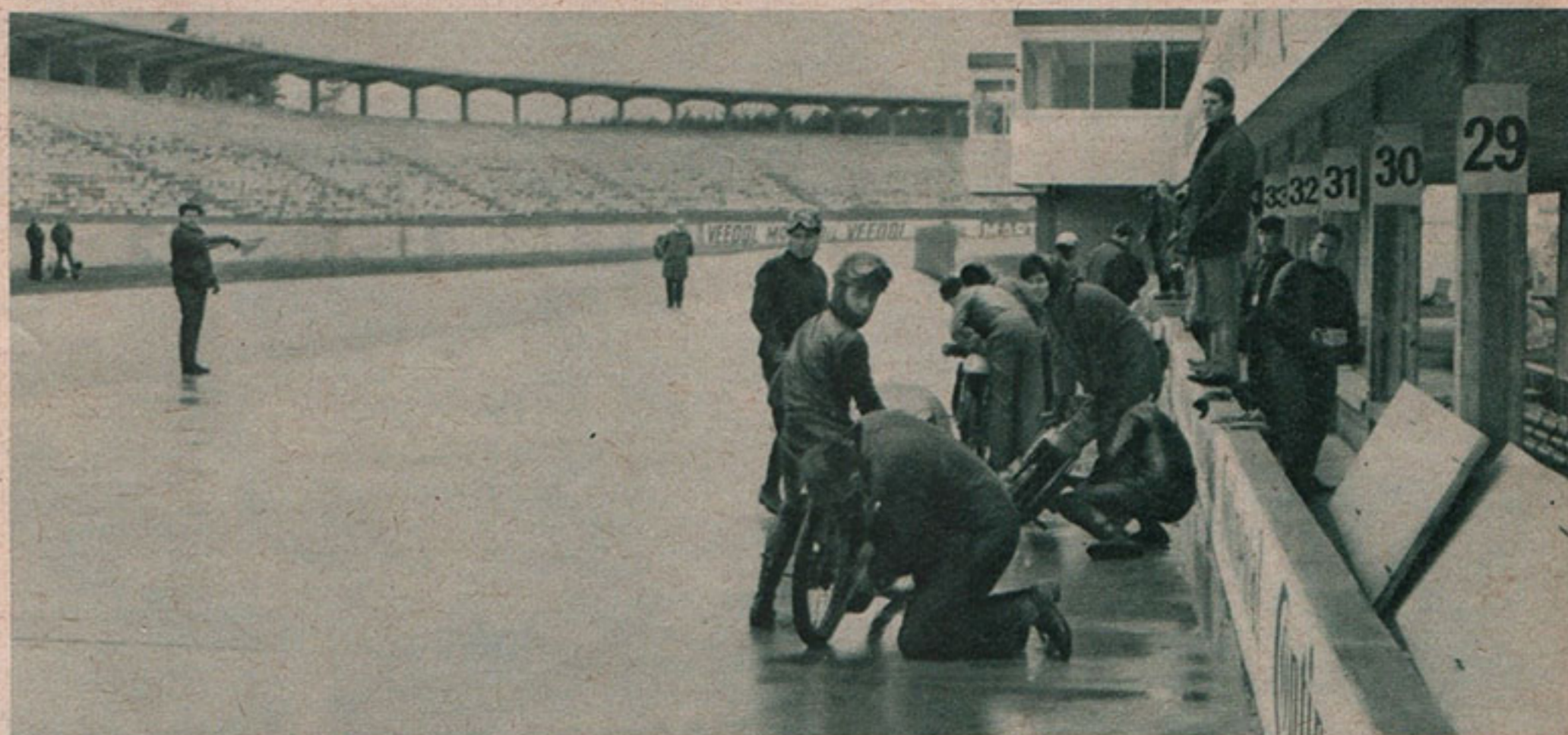
SACHS-Zeichen - Brandzeichen kraftvoller und spritziger Zweiradmotoren.
Das kraftvolle Zentrum guter Maschinen. Im Geländesport und
auf allen Strassen erfolgreich.

Fichtel & Sachs AG
Schweinfurt



SACHS

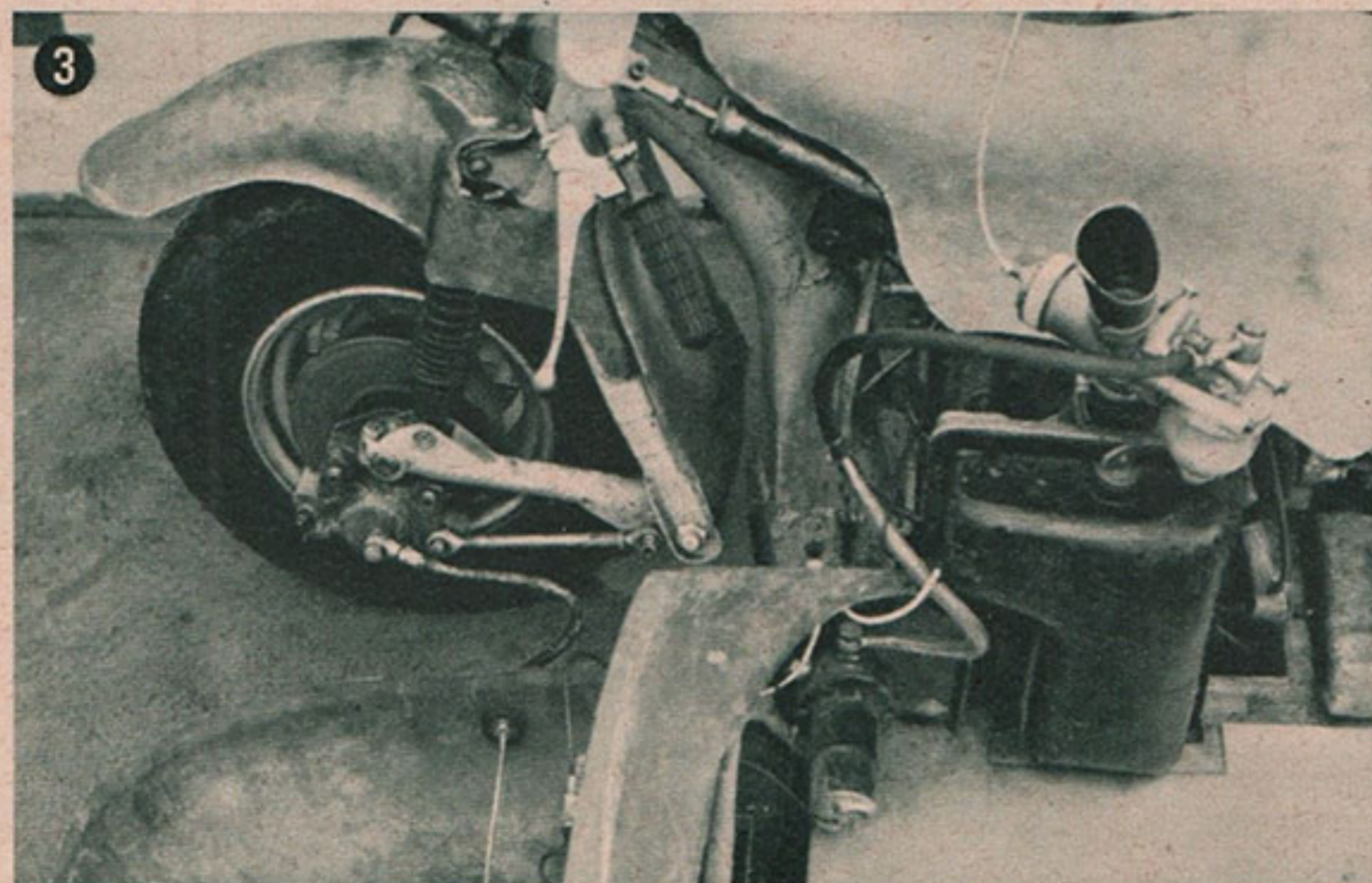
Training im Motodrom Hockenheim



1 Nach Beendigung der Testfahrten äußerte sich Helmut Fath (links) sehr befriedigt über die Leistung seines Vierzylinder-Gespannes „URS“.

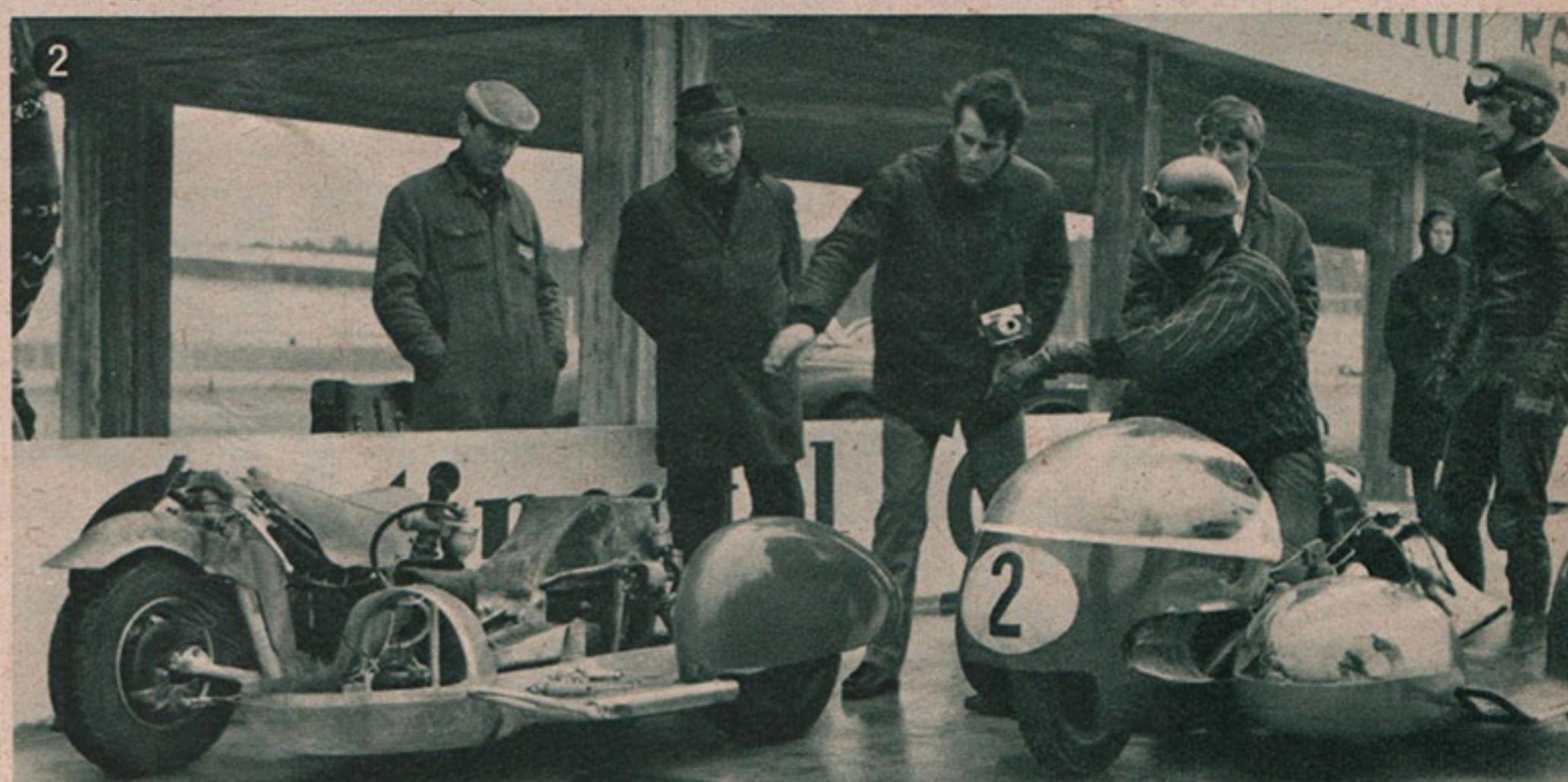
Am 18. und 19. März veranstaltete der Badische Motorsportclub im Motodrom von Hockenheim ein Clubtraining, damit die Straßenrennfahrer vor der Saison noch einmal Gelegenheit haben können, ihre während des Winters gebauten, verbesserten und reparierten Rennmaschinen zu testen und Einstellarbeiten vorzunehmen. Wo soll denn ein Mann, der daheim keine Möglichkeit hat, einen Rennmotor auf einer Bremse laufen zu lassen, diesen auf Höchstleistung einstellen? Meines Erachtens sollten solche Einstellveranstaltungen am Jahresanfang jeden Sonntag auf unseren abgesperrten Rennstrecken in Hockenheim und auf dem Nürburgring stattfinden. Neben schon bekannten Eigenbauten und Motoren-Konstruktionen, neben den seit Jahren unter den Nachwuchsfahrern immer wieder auftauchenden Rennmaschinen — sogar eine 1000er Vincent in einem Norton-Rahmen stand dort („They never will die!“), waren es vor allem die Gespanne von Helmut Fath und Fritz Scheidegger, die die Aufmerksamkeit auf sich zogen.

3 Vorderradpartie mit Scheibenbremse, linker Zylinderkopf und Moto Guzzi-Vergaser des 700 ccm Prototyps von Fritz Scheidegger.



Es war das letzte Auftreten von Weltmeister Scheidegger auf einer deutschen Rennstrecke, eine Woche später verunglückte er in England tödlich. Was wird nun aus seinen vielseitigen Entwicklungen? Die Vierzylinder-Zweitakt-Fünfhunderter, deren Motor er vor Jahren von Kestermann kaufte, und die zuletzt in einem Solofahrwerk bei Schweizer Bergrennen lief? Oder das niedrige 700 ccm-Gespann, das er für die Gespannrennen über 500 ccm in England ge-

fahren hatte, war man allseits bei seinen Helfern sichtbar froh und glücklich. Offensichtlich war man der Ansicht, daß die Vierzylinder-Maschine jetzt endlich durchhält. Die von Fath gefahrenen Zeiten schienen außerdem alle Beteiligten mehr als zufriedenzustellen. Wenn Helmut Fath seine alte fahrerische und körperliche Kondition bewahrt hat, wenn seine Vierzylinder nun durchhält — dann kann man ihm reelle Chancen auf die Weltmeisterschaft



2 baut hatte (Bild 2 und 3)? Es hat einen 700 ccm-BMW-Wagenmotor, der mit Zylinderköpfen des Konstrukteurs Apfelbeck versehen ist (obenliegende Nockenwellen durch Königswelle und Ketten angetrieben) und der früher einmal bei Wagenveranstaltungen laufen sollte, dann aber nicht mehr weiterentwickelt wurde. Dafür gibt es keine Teile und kaum jemanden, der sich mit den genauen Einstelldaten auskennt. Nachdem Helmut Fath am Sonntag die letzte Runde mit seinem 500 ccm-„URS“-Gespann ge-

4 Fritz Scheidegger und seine Maschinen in Hockenheim am 19. 3. Links das noch nicht fertige 700 ccm-Gespann. Hinter Scheidegger (auf dem Gespann Nr. 2) steht John Robinson. (Fotos: Klacks.)

einräumen. „Ja, Helmut Fath wird ein harter Gegner für mich!“ sagte Fritz Scheidegger noch zu uns. Das Schicksal hat es anders entschieden. Das Training im Motodrom von Hockenheim im Frühjahr 1967 brachte die letzte Begegnung mit Fritz Scheidegger für uns. Weswegen wir es stets in Erinnerung haben werden. Klacks

4 Dieses Gebilde ist die Vierzylinder-„URS“ von Helmut Fath. Diesmal schien das Gespann seinen Erbauer zufriedenzustellen.

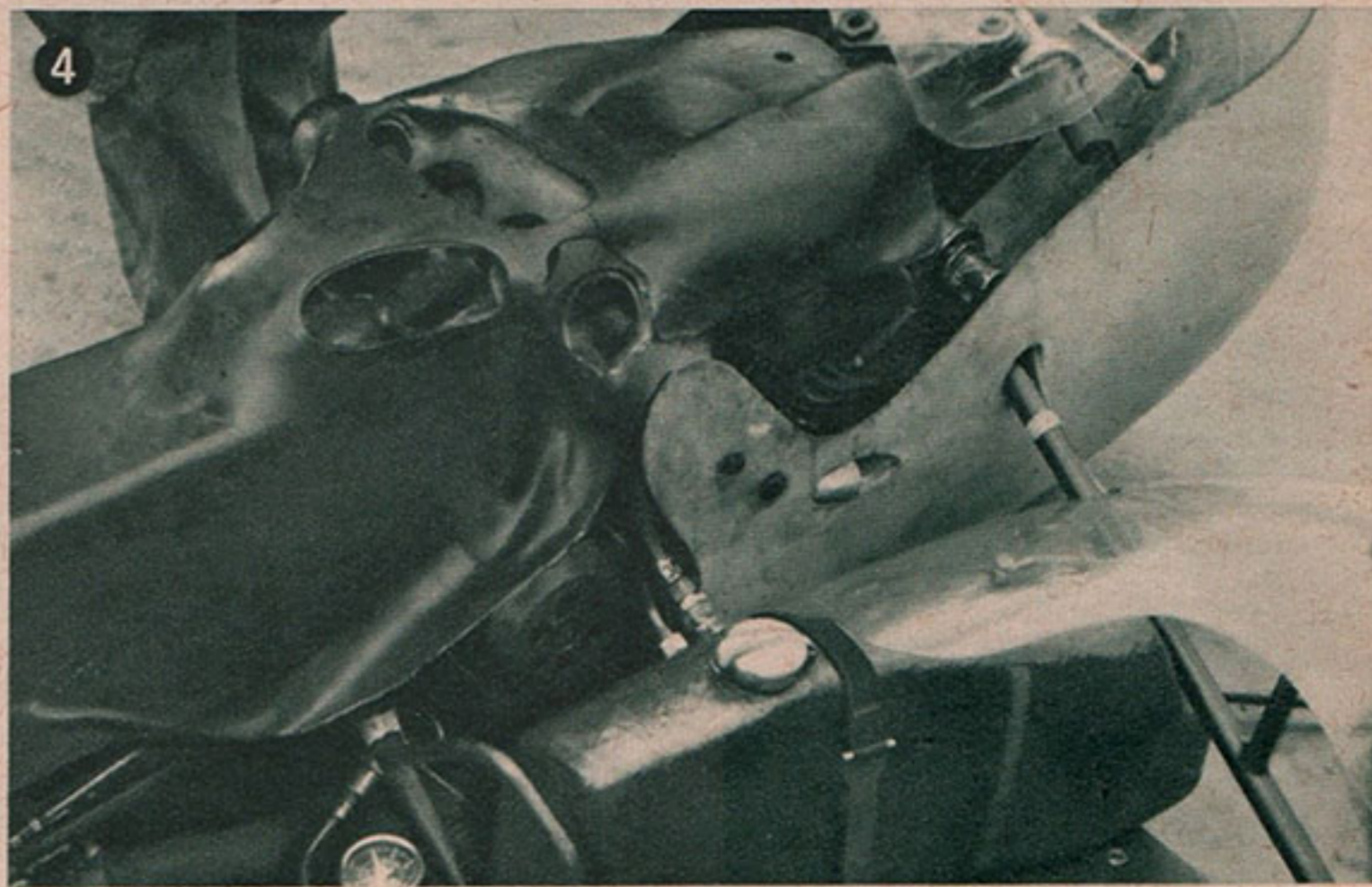




Foto Dr. Benno Müller

Fritz Scheidegger †

Am Ostersonntag verlor der Motorradsport einen seiner Besten: beim Rennen in Mallory-Park kollidierte das Gespann Scheidegger/Robinson, das soeben Rundenrekord gefahren hatte, mit einer Absperrbarriere. Weltmeister Scheidegger war sofort tot, sein Beifahrer wurde mit schweren Verletzungen in das Krankenhaus von Leicester eingeliefert — ihm gelten alle unsere Wünsche für baldige Genesung.

Der Tod des BMW-Weltmeisters, dessen Fahrweise so oft seine Freunde an den Grand Prix-Strecken begeisterte, ist um so unfaßlicher, als man von ihm wie von wenigen wußte, wie sehr er bei allem Einsatz bemüht war, das unvermeidliche Rennrisiko um jenes letzte Quäntchen Sicherheit zu reduzieren, das andere bedenkenlos drangeben. Nur zwei — materialbedingte — Stürze in seiner 16jährigen Rennfahrerlaufbahn bewiesen, wie klug er taktierte — wir wissen derzeit noch nicht, was die Ursache dafür war, daß bei diesem tragischen letzten Rennen das Gespann sich seiner Kontrolle entzog.

Scheideggers Rennfahrerlaufbahn begann — solo — bereits 1950, ab 1953 entschied er sich dann für das Gespann, um ab 1956 viermal schweizerischer Straßenmeister zu werden, 1957 zum ersten Mal auf einem BMW-Gespann, mit dem er auch international bereits zur Spitzengruppe aufrückte, als er in Monza Vierter werden konnte. Seit 1958 fuhr Scheidegger dann alle Weltmeisterschaftsläufe auf dem BMW-Gespann und arbeitete sich langsam, aber ganz systematisch zum Weltmeister vor: 1958, 1959 und 1960 wurde er Weltmeisterschafts-Dritter, von 1961 bis 1964 jeweils Zweiter — und 1965 (nachdem er die Läufe am Nürburgring, in Holland, Belgien und Italien gewonnen und in Spanien, bei der TT und in Frankreich Zweiter geworden war) errang er zum ersten Mal die Gespannsweltmeisterschaft. 1966 bestätigte er mit dem Sieg in allen Gespann-Weltmeisterschaftsläufen und dem erneuten Gewinn der Weltmeisterschaft seine große Klasse.

Scheidegger wurde 1931 in Langenthal/Schweiz geboren, erlernte den Beruf eines Motorradmechanikers und machte sich dann in seiner Branche selbständig. 1959 siedelte er nach Courtelary über, wo er eine Total-Tankstelle mit einer kleinen Cafeteria betrieb und wo auch seine interessantesten Gespanne entstanden, die er, mit BMW-Motoren als Triebwerken, im wesentlichen selbst konstruierte und baute.

Um Scheidegger trauert seine Frau, die in treuer Kameradschaft in allen Jahren zur Motorradleidenschaft ihres Mannes stand, trauern sein 12jähriges Töchterchen und sein 11jähriger Bub. Um Fritz Scheidegger trauern aber auch Abertausende seiner Sportfreunde in aller Welt, die diesen Köhner in der Werkstatt und auf dem Rennspann, die diesen allzeit bescheidenen und wahrhaft sympathischen Menschen nicht vergessen werden.

S. R.

LOP

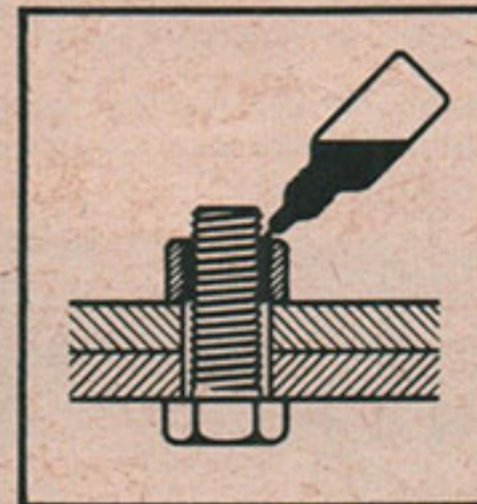
Schrauben-Sicherung
Lager-Befestigung
Flansch- und
Flächen-Dichtung

neu

sichert, dichtet und befestigt Schrauben, Muttern, Gewinde, Lager und Flansche.

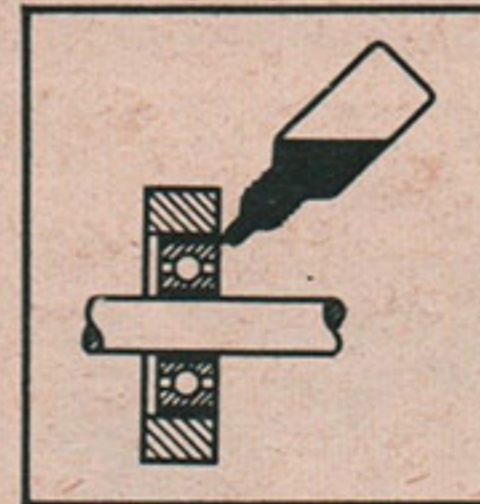
LOP ist ein flüssiger, selbsthärtender Kunststoff, der zwischen engschließenden Metallteilen schnell zu einer zähfesten Masse erhärtet.

Für die verschiedenen Anwendungsbereiche liefern wir:



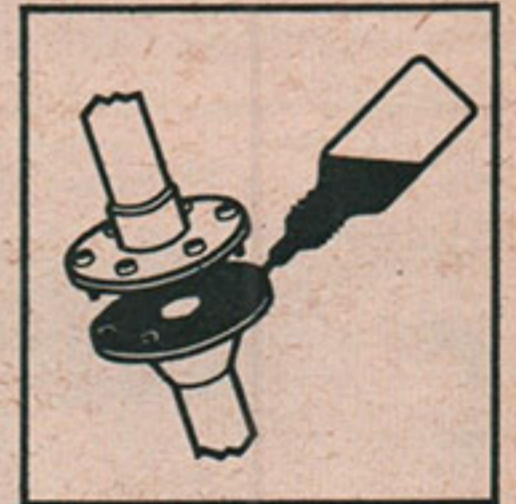
LOP Schrauben-Sicherung

sichert, befestigt und dichtet Schrauben, Muttern und Bolzen vibrationsfest.



LOP Lager-Befestigung

befestigt Gleit- und Wälzlager vibrationsicher, macht Preßsitze unnötig und erhöht die Laufruhe.



LOP Flansch- und Flächen-Dichtung

ersetzt die meisten Flach- und Weichstoffdichtungen, füllt Unebenheiten aus und setzt sich nicht.

Alle mit LOP hergestellten Verbindungen sind mit normalem Werkzeug lösbar, gegen Öle, Fette, Treibstoffe und viele andere Substanzen unempfindlich und in einem weiten Temperaturbereich beständig.

LOCTITE-Produkte · DBP Nr. 953563 DBP Nr. 1109891

Henkel Klebstoffwerk Düsseldorf

Henkel



Deutsche Trialmeisterschaft

Die Endläufe

„Im Westen wenig Neues“ könnte man sagen, denn wie erwartet haben es die Zündappfahrer wieder einmal geschafft. Man soll nicht sagen, daß sie es konkurrenzlos geschafft haben, denn schließlich haben sie untereinander Anstrengungen gemacht, sich innerhalb des Werksteams die Titel streitig zu machen, aber ihre Überlegenheit ist praktisch so groß, daß es keine ernsthaften Konkurrenten außerhalb der Werksequipe gibt. Es stand ja schon bei Beginn des Wettbewerbes fest, daß Zündapp die Titel für sich buchen konnte — man hätte in München die Plakate schon drucken können als es losging. Nur die Namen brauchte man später einsetzen, wobei die Auswahl erwartungsgemäß nicht groß war. Anwärter waren von vornherein Andreas Brandl in der kleinen Klasse bis 100 ccm, Günter Sengfelder oder Franz Brandl in der Klasse bis 200 ccm und Gustav Franke fast ohne gleichwertigen Gegner in der Klasse über 200 ccm. Wie gehabt in den Jahren vorher.

Mit 500 Wertungspunkten von möglichen 500 (!) wurden Andreas Brandl und Gustav Franke in ihren Klassen abermals souveräne Deutsche Meister. Wir gratulieren ihnen herzlich zu ihrem Erfolg. In der Klasse bis 200 ccm jedoch wurde erstmals ein neuer Name in die Liste der deutschen Meister eingetragen: Franz Brandl aus Naring, Privatfahrer, Vetter von Andreas Brandl, schlug um nur einen Wertungspunkt den bisherigen mehrfachen Deutschen Meister Günter Sengfelder. Brandl 499 Wertungspunkte, Sengfelder 498 Wertungspunkte. Bei den Ausweisfahrern heißen die besten Fahrer in der Klasse bis 100 ccm Martin Lechner, Westerham, in der Klasse bis 200 ccm Joachim Kornfeld, Brackwede, — beide auf Zündapp. In der Klasse über 200 ccm ist der beste Fahrer Rainer Scherzl, Schliersee, auf Bultaco. Der einzige erste Platz, der nicht von einer Zündapp-Maschine belegt wird.

Woran liegt das? Überlassen die anderen Fabriken den Zündapp-Leuten kampflos diese Meisterschaften? Sei dem, wie es ist — Zündapp versteht es jedenfalls, daraus werbetechnisch etwas zu machen, womit sich der Einsatz schon gelohnt haben dürfte. Und wenn man sich die Starterliste des vorletzten Laufes in Schatthausen bei Heidelberg ansieht, dann findet man darin 23 Zündapp-Maschinen, 10 Hercules-Maschinen, 3 Maicos, 3 Bultacos, 3 Maschinen anderer Fabrikate oder Eigenbauten. Die konstruktive Entwicklung im Hause Zündapp auf dem Sektor der Trialmaschinen ist hervorragend und trägt Früchte, wenn die im Werk hergestellten Motorräder auch nicht verkäuflich sind. Doch geraten „ausgediente“ Werkmaschinen, Teile, gute Tips und Ratschläge an die Privatfahrer und füllen das Feld gut auf. Man kann sagen, daß die Deutsche Trialmeisterschaft zum Zündapp-Haus-sport und zur Haus-Meisterschaft geworden ist. Ohne den Einsatz der Zündapp-Werke würde es voraussichtlich in Deutschland eine gewisse Zahl guter Trial-Motorräder weniger im Einsatz geben. Aber vielleicht würde es dann andere Marken mehr geben. Und wir sind nicht der Meinung, daß dann eine Deutsche Trialmeisterschaft nicht möglich sei. Man darf aber trotz allem nicht vergessen, daß das Haus Zündapp für den deutschen Trialsport ein guter Mäzen gewesen ist, obwohl es bis heute nicht erreicht werden konnte, daß dieser Sport „Breitensport“ und ein Zuschauer-Magnet

Bild oben rechts: Franz Brandl aus Naring, Deutscher Meister der Klasse bis 200 ccm (Privatfahrer!). Bild unten links: Andreas Brandl aus Holzolling, Deutscher Meister der Klasse bis 100 ccm.



in Deutschland wurde. Es ist ja leider so, daß man bei den Läufen um die Deutsche Meisterschaft seit Jahren auf den ersten Plätzen und in den Starterlisten meistens immer dieselben Namen findet. Sogar der gute Nachwuchs wie Lechner, die Gebrüder Kornfeld, Dresselhaus und andere bleibt Jahr für Jahr im Ausweisfahrer-Feld, obwohl diese Spezialisten heute das Können der Spitzenfahrer in den Lizenzklassen haben.

Die Deutsche Trialsport-Gemeinschaft ist sich dieser Sache bewußt. Man ist daher bestrebt, die Zahl der nichtgenehmigungspflichtigen Trials abzubauen, in denen man ohne OMK-Ausweis starten kann. Man will die Jugend in den „großen“ Sport hereinholen, nachdem bei den ng-Trials sehr viele gute Fahrer inzwischen herangewachsen sind. Diese Jungens sollen das Blut auffrischen. So hat man einen „Norddeutschen Trial-Pokal“ ausgeschrieben, dessen Läufe alle keine ng-Trials sind. Auf diese Weise möchte man über „regionale Meisterschaften“ den Nachwuchs an sich ziehen und später dann für die Deutsche Meisterschaft reifen lassen. Das ist ein guter Gedanke, und man kann den begeisterten Trommlern für den Trialsport in Deutschland nur Hals- und Beinbruch wünschen.

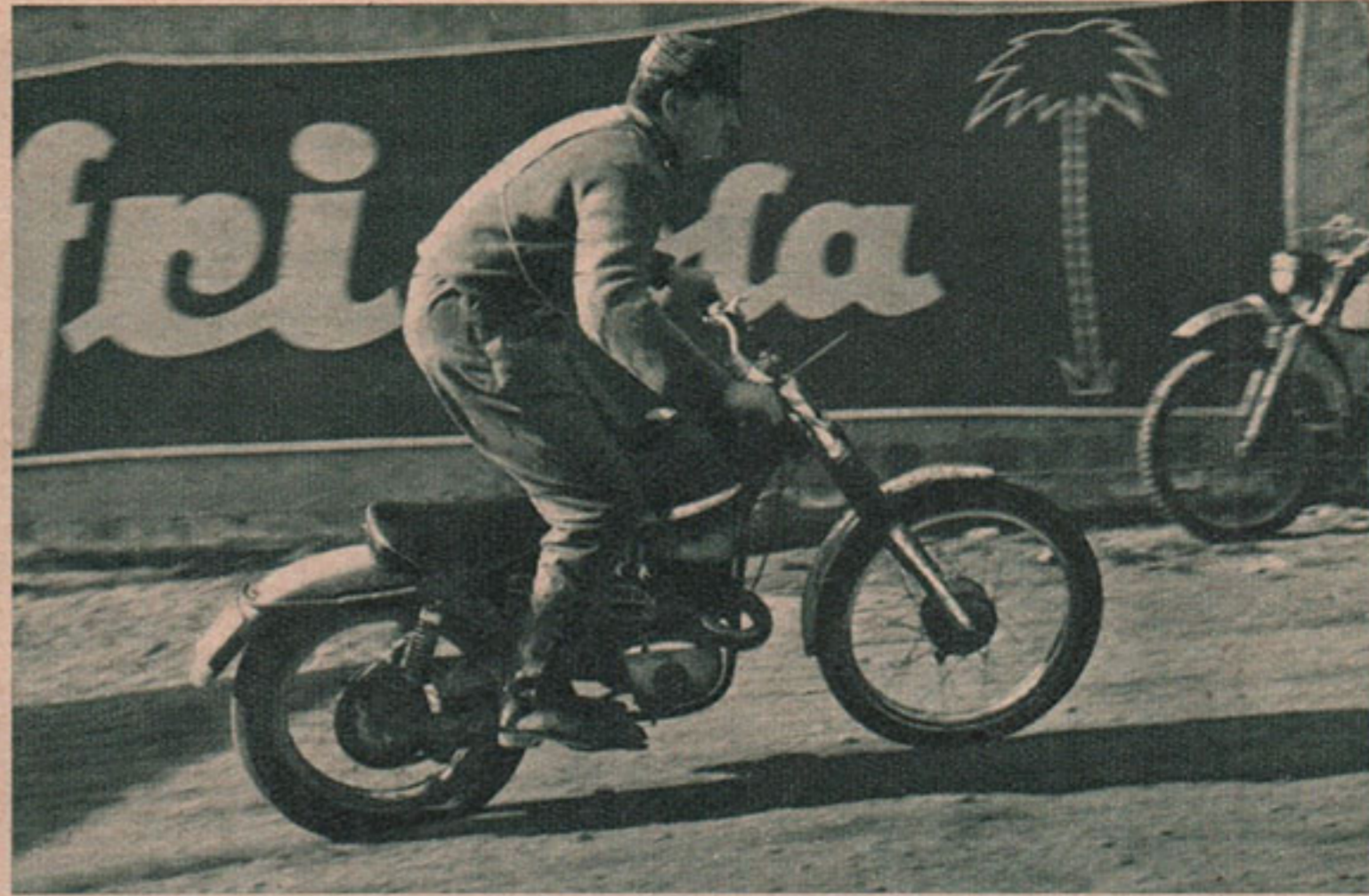
Alles das hat aber immer noch nicht bewirken können, daß die Öffentlichkeit dem Trialsport mehr Aufmerksamkeit schenkt. In diesem Jahre hat man kaum etwas über die Trialmeisterschaft in den Tageszeitungen — ausgenommen die regionale Presse — gelesen, im Rundfunk und Fernsehen ebenfalls kaum etwas gehört und gesehen. Was bei den Läufen an Zuschauern anwesend war, das war nicht gerade mit „massenhaft“ zu bezeichnen. Es gibt da zwei Ausnahmen: das Hellkuhlen-Bergtrial in Uelzen und

Deutscher Meister der Klasse über 200 ccm: Gustav Franke aus Stadeln. Hier durchfährt er zum zweiten Mal die schwierige Sektion 5 in Lindenfels — diesmal mit „0“ und nicht an der Schräge entlang.





Georg Weiß und Gustav Franke (Bildmitte) betrachten sich die Sektion 5 in Lindenfels vor dem ersten Durchgang genau. (Fotos Klacks)



Hans Cramer aus Bergisch Gladbach belegte mit seiner Privat-Maico in der Klasse über 200 ccm den zweiten Platz der Deutschen Meisterschaft.

das Trial in Schatthausen. Woran das liegt, vermag ich nicht zu beurteilen, es ist aber zu vermuten, daß hier die Initiativen der veranstaltenden Clubs eine Rolle spielen.

Zu den Veranstaltungen selbst: wir haben im letzten Jahre moniert, daß es immer dieselben Clubs sind und daß sich auch bei den Sektionen fast immer das gleiche tut. Die Deutsche Trialsport-Gemeinschaft hat uns darüber aufgeklärt, wie schwierig es ist, mit den Behörden und vor allem mit den Grundstücks-Eigentümern zurechtzukommen. Selbst wenn man einmal eine Sektion verlegen möchte, wird das wieder schwierig sein, weil dann ein neuer Grundstücks-Eigentümer zu fragen ist. Es soll schon vorgekommen sein, daß sich Jagdpächter z. B. mit angelegter Waffe auf die Wege vor die Trialfahrer gestellt haben, um niemanden durch den Wald zu lassen. Oh, du mein Deutschland — ! Trotzdem: wäre es nicht zu begrüßen, wenn man für Abwechslung sorgt? Es gibt doch im Geländesport eine Reihe sehr guter Veranstalter-Clubs, warum versucht man es z. B. nicht einmal mit dem MSC „Freier Grund“ (DMV) bei Neunkirchen im Siegerland, der doch eine Menge Erfahrungen im Geländesport durch viele Veranstaltungen für die Deutsche Geländemeisterschaft hat? Natürlich kann man Neulinge nicht einfach mit einem Meisterschaftslauf betrauen, aber gibt es tatsächlich so wenig erfahrene Veranstalter, die sich für den Trialsport eignen? Ich glaube das nicht.

In Schatthausen bei Heidelberg, wo dieses Mal an einem Sonnabend der vorletzte Meisterschaftslauf stattfand, waren im wesentlichen die schon bekannten Sektionen vorgesehen. Es war jedoch in der zweiten Sektion, die durch eine stufige Schlucht bergauf führte und dann auf sehr schmierigem, glattem Untergrund eine scharfe Kehre hatte, interessant zu beobachten, wie viel es ausmacht, wenn man beim ersten Durchgang eine Sektion mit Argusaugen betrachtet, wobei man natürlich besonders aufpassen muß, was die Konkurrenz macht. Geriet man hier nicht genau in die Aufwärtssrille etwas rechts gelegen nach der Kehre, dann schmierte das Hinterrad todsicher auf der Schräge nach außen weg, und man kam ohne Schiebehilfe nicht hinauf und hinaus. So ein Rutscher mit anschließendem Gewürge kann einen Mann schon schlauchen, wenn er mit seiner Maschine um den Absturz kämpft. Die gerissenen Könner sind deswegen am Ziel auch alle nicht so körperlich fertig. Am Ortsrand von Schatthausen gab es bei der letzten Sektion am alten Bahnhof eine Steilauffahrt auf sehr schmierigem Grund.

Zu schaffen war das nur mit einem langen Anlauf, Tempo und der Kunst, die Maschine im Kurs zu halten. Aber der Schwung machte es. Ohne Punkte kamen nur die ganz großen Spitzenleute hinauf, und an dieser Stelle mag es dann sehr hart um die Wertungspunkte gegangen sein. Tagesbester wurde mit nur 21 Strafpunkten Andreas Brandl in der Klasse bis 100 ccm. 28 Punkte hatte Franz Brandl in der Klasse bis 200 ccm und 38 Punkte Gustav Franke in der Klasse über 200 ccm. In Schatthausen ist bemerkenswert, daß dort stets eine sehr motorradfreundliche Atmosphäre herrscht, und daß das Einvernehmen aller Beteiligten untereinander außerordentlich ermutigend und erfreulich ist.

Einen Tag später, am Sonntag, den 12. März, fand dann in Lindenfels im Odenwald der Endlauf der Deutschen Trialmeisterschaft statt. Zu wünschen wäre es, wenn man schon oben im Ort Lindenfels ein paar Richtungspfeile anbringen würde, die den Zuschauern den Startort zu diesem Trial angeben. Die Sektionen waren sehr unterschiedlich. Manche leicht, manche aber hatten es in sich. Wie zum Beispiel Nummer 5, in der eine steile Auffahrt über einen abgescrägten, mit glatten Steinen versehenen Hang führte, wobei es in der Schräge eine Wendung gab. Beim ersten Durchgang setzten hier sogar Andreas Brandl und Gustav Franke einen Fuß hin. Josef Wolfgruber (Ausweissfahrer), Siegfried Gienger (Lizenzmann), Kurt Utschig (Ausweissfahrer) waren die ersten Fahrer, die diese enorme Schwierigkeit beim ersten Durchgang mit „0“ schafften, indem sie den Weg senkrecht nach oben suchten und die Schräge vermieden! Was in Lindenfels sonst geschah, das lesen Sie im Leitartikel dieses Heftes. Darin finden Sie auch die Begründung, weswegen die Zeitschrift DAS MOTORRAD zukünftige Veranstaltungen in Lindenfels nicht mehr besucht und nicht mehr darüber berichtet. Wir verließen den Endlauf um die Deutsche Trialmeisterschaft 1966/67 vorzeitig.

Klacks

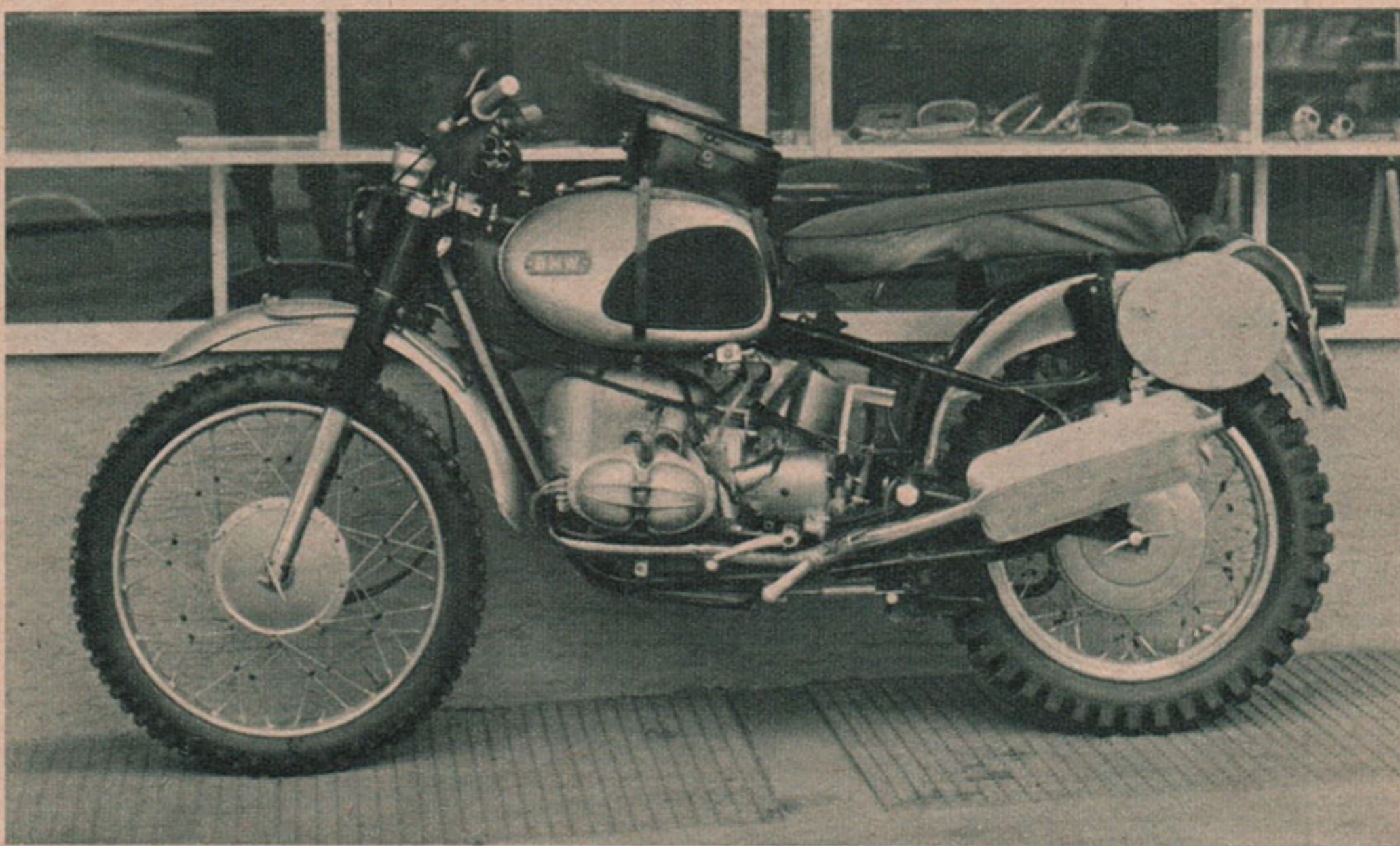
Meisterschafts-Endstand

bis 100 ccm: Andreas Brandl (Holzolling - Zündapp), 500 Punkte; Ludwig Terne (Grainau - Zündapp), 494 Punkte; Helmuth Mayr (Moosen - Hercules), 493 Punkte; Fritz Kopetzki † (Langenhagen - Zündapp), 392 Punkte;
 bis 200 ccm: Franz Brandl (Naring - Zündapp), 499 Punkte; Günter Sengfelder (Altenberg - Zündapp), 498 Punkte; Siegfried Gienger (Schützingen - Zündapp), 490 Punkte; Lorenz Specht (Ludwigsmoos - Zündapp), 488 Punkte;
 über 200 ccm: Gustav Franke (Stadeln - Zündapp), 500 Punkte; Hans Cramer (Bergisch Gladbach - Maico), 494 Punkte; Horst Andres (Dahlenburg - Zündapp), 490 Punkte.

„Yamaha-BMW“

Für die Deutsche Geländemeisterschaft 1967 hat sich der Inhaber des „Lädle“ in Schwieberdingen bei Ludwigsburg, Klaus Becker, diese 600 ccm-„Yamaha-BMW“ gebaut. Die Telegabel stammt aus der Yamaha YDS-3, ebenso die vordere Doppelnockenbremse und der Tank. Alles andere ist BMW R 69 S. Allerdings wurde der Motor im Rahmen höher gelegt und durch das 21"-Vorderrad und die lange Telegabel mit ihrem steilen Anstellwinkel ist die Bodenfreiheit enorm groß geworden. Man fragt sich, wie die Maschine bei diesem Steuerwinkel auf schlechten Wegen bei hohem Tempo die Spur hält, aber der lange Klaus probiert sie schon eine ganze Weile, experimentiert auch mit Lenkungsdämpfern und versucht, vor dem ersten Start in Biberach am 9. 4. noch alles das zu verbessern, was erst der praktische Betrieb zeigt. Im übrigen ist das Motorrad handwerklich so sauber gebaut, als stamme es aus der früheren, unvergeßlichen und einmaligen Versuchswerkstatt von Meister Achatz im Hause BMW (!).

Klacks



Pfadfinder-Trophäe 1967

14. 5. 67 – 15. 11. 67



Bild oben: Der Löwenhügel über dem Schlachtfeld von Waterloo bei Brüssel in Belgien erinnert an die letzte große Schlacht gegen Napoleon I. Damit war das „napoleonische Zeitalter“ vorüber. Aber nicht an jedem Ort, an dem ein Gefecht oder eine Schlacht stattfand, findet man derartige Denkmäler. Da heißt es suchen!

Bild unten: Während einer Drachen-Rallye besuchten wir den ehemaligen Weltmeister der Klassen 125 und 250 ccm in den Jahren 1952 bzw. 1957, Cecil Sandford (MV Agusta bzw. Mondial). Hier steht er an unserem Gespann vor seinem Hause. Für die Bildbewertung in der Pfadfinder-Trophäe 1967 genügt eine Aufnahme des Wohnsitzes allein, wenn der Herr des Hauses nicht anwesend sein sollte.

Das Interesse an diesem Wettbewerb ist gewachsen. Im Jahre 1967 wird es sicher allenthalben interessante Teilnehmer geben, wie man aus den inzwischen eingegangenen Briefen sehen kann. Rolf Arnold aus Linz, der nun schon zweimal den Pokal für die höchste Punktzahl erhielt, scheint diesmal ebenbürtige Gegner zu finden — man wird sich anstrengen. Und man muß sich auch anstrengen, um 1967 etwas zu erreichen. Erstens das Köpfchen, indem man sich zunächst mit dem Thema und den Fahrplänen befassen muß (die Redaktion DAS MOTORRAD gibt erst ab 15. 11. 1967 wieder Auskünfte über die Anschriften der Straßen-Weltmeister! Anfragen also bis dahin bei uns zwecklos!), damit alle Kontrollpunkte zeitlich angefahren werden können. Zweitens muß man sich fahrerisch anstrengen, wenn es dann losgeht am 14. 5. 1967, und dazu gehört drittens, daß man sich vorher ausführlich mit seinem fahrbaren Untersatz befaßt, damit dieser einem keinen Streich spielt, und die Trophäe darum verlorengelht. Es ist schon keine Zeit mehr zu allem zu verlieren.

Und diejenigen, die aus Spaß an der Freud' mitmachen, ohne ernste Absichten auf Pokale, Trophäen und Preise, nur um sich eine interessante Urlaubsreise zu gönnen, die werden auch ganz bestimmt auf ihre Kosten kommen. Und noch etwas: auf allen Gebieten, die hier ausgeschrieben wurden für 1967, sind als Schiedsrichter hervorragende Sachkenner und Fachleute bereit. Wir hatten geplant, auch einmal ein Gebiet „Pässe“ auszuschreiben. Was soll man aber als „Paß“ bezeichnen? Etwa den Llanberis Paß, der als solcher in den Karten von Nordwales verzeichnet ist, aber keine 600 m Höhe erreicht? Oder die Straßen, die in anderen Ländern bis über 2000 m Höhe gehen und nicht als „Pässe“ offiziell bezeichnet und bekannt sind? Oder soll man alle Straßen gelten lassen, die auf über 1500 m Höhe ansteigen? Und wie soll man das kontrollieren und bewerten? Ehe wir dieses Thema anschnitten, wollen wir erst mal intern genau probieren, was sich da bewerten läßt. Deswegen bleibt das Gebiet für 1967 unberührt. Unsere Naturfreunde und „Gebirgsjäger“, unsere

Tierfreunde und Wanderer einsamer Pfade können auf dem Gebiet „Naturparks“ bestimmt ebenso schöne Erlebnisse sammeln.

Was die Menschen vor mehr als 150 Jahren leisteten, das wird man erkennen können, wenn man auf den Wegen Kaiser Napoleon I. durch Europa fährt. Ist eine Landung auf dem Mond in unserer Zeit eine größere Leistung als Napoleons Feldzüge? Klacks

Ausschreibung zur „Pfadfinder-Trophäe 1967“

Um den Motorradfahrern für die Ferien- und Urlaubstage einen besonderen Anreiz für interessante und lehrreiche Fahrten zu bieten, wird die „Pfadfinder-Trophäe 1967“ ausgeschrieben.

1. Teilnahmeberechtigt ist jeder Motorradfahrer jedes Landes und jeder Nation, dessen Maschine ordnungsgemäß für den öffentlichen Verkehr von den für sein Heimatland zuständigen Verkehrsbehörden zugelassen ist, und der im Besitz der dazu notwendigen Ausweise und Papiere ist.

2. Gewertet am Ende des Wettbewerbes wird jeder Motorradfahrer, der

a) bis zum 14. Mai 1967 (Poststempel) an untenstehende Adresse seine Bereitschaft zur Teilnahme brieflich mitgeteilt hat. Postkarten, Telegramme, Fernschreiben und Telefonate werden nicht anerkannt. Briefe mit ungenügendem Porto gelten als nicht eingegangen,

b) seiner Teilnahme-Erklärung ein Nenngeld in Höhe von DM 10.— in Scheinen beifügte,

c) alle gefundenen Kontrollpunkte des ausgewählten Themas durch ein Foto maximal in Postkartengröße, minimal in der Größe 9 x 12 (Schwarz/weiß, Hochglanz, ohne Rand) nachweist. Das Foto muß den Fahrer selbst, seine Maschine mit deutlich (!) lesbarem pol. Kennzeichen vor dem gesuchten Objekt der Kontrolle zeigen.

Bei dem Gebiet „Naturparks“ ist das jeweilige offizielle Schild mit Namen des Parks zu fotografieren. Bei dem Gebiet „Weltmeister des Motorrad-Straßenrennsportes seit 1949“ ist das Wohnhaus zu fotografieren, in dem der gesuchte Weltmeister heute wohnt. (Bei Gespann-Weltmeistern gilt die Wohnung des Fahrers, nicht die des Beifahrers!) Auf dem Gebiete „Waffen-sammlungen“ ist das Gebäude mit Bezeichnung zu fotografieren, in dem sich die Sammlung befindet. Auf dem Gebiet „Europäische Geschichte, Feldzüge Napoleon I. von 1793 bis 1815“ sind die offiziellen Ortstafeln zu fotografieren, die den Ortsnamen tragen, nach dem eine Schlacht benannt wurde. Ist eine solche Ortstafel nicht vorhanden, ist ein dort errichtetes Denkmal oder ein Gedenkstein zu fotografieren, der den Ort der Schlacht angibt. Ist auch solches nicht vorhanden, ist die heutige Ortstafel zu fotografieren, in deren nächster Nähe sich ein Gefecht oder eine Schlacht abgespielt hat, die in dieses Thema paßt.

Fehlt der Teilnehmer, die Maschine mit Kennzeichen oder das Kontroll-Objekt, so ist das Bild ungültig. Jedes Foto darf nur den Teilnehmer mit genannter Maschine allein vor dem zu findenden Kontroll-Objekt zeigen. Jeder Teilnehmer wird allein gewertet und hat — auch wenn er in Begleitung anderer Teilnehmer des Wettbewerbes fährt — allein auf einem Foto zur Auswertung zu sein,

d) alle gemachten Fotos auf deren Rückseite deutlich lesbar mit einer Erklärung bezeichnet, wann die Aufnahme gemacht wurde, was das Bild zeigt, und der die Bilder bis zum 15. November 1967 (Poststempel) an die Adresse der Auswertungsstelle, wie unten angegeben, ein-sendet.





Rechts: Naturpark Spessart. Links: Einen balzenden Auerhahn haben bestimmt nur wenige MOTORRAD-Leser in ihrem Leben beobachten können, und das dürfte auch wohl eine große Seltenheit bleiben. In den Naturparks Europas kann man noch die seltensten Wildarten in echter Freiheit beobachten.

(Foto: Oberforstmeister Walter Niedl, Amberg)



e) alle Kontroll-Orte mit seiner in der Nennung angegebenen Maschine anfährt. Maschinen- oder Fahrerwechsel (vom Motorrad auf Auto o. a.) führt ohne Ausnahme zum Ausschluß aus der Wertung. Bei etwa vorgenommenem Wohnungswechsel bis zum 15. November 1967 sind darüber behördliche Nachweise (auch als Fotokopie) zur Bestätigung des Kennzeichenwechsels der Maschine bis zum 15. November 1967 beizubringen.

3. Dem Brief, in dem die Bereitschaft zur Teilnahme mitgeteilt wird, müssen für die Auswertung folgende Einzelheiten klar und deutlich (Schreibmaschinen- oder Druckschrift) zu entnehmen sein: Name und Vorname; Geburtsdatum; genaue Adresse mit Angabe des Heimatlandes; Nennung der nächsten Stadt vom Wohnort, die mindestens 10 000 Einwohner hat, da diese als Startort gilt; Maschinenmarke; Maschinentyp; Baujahr der Maschine; Zylinder-Inhalt; Angabe, ob solo oder mit Seitenwagen gefahren wird; polizeiliches Kennzeichen; Mitteilung, in welchen Themengebieten man teilnehmen möchte. Das Schreiben soll nicht mehr als eine Seite umfassen. Undeutliche Schrift oder sonstige Unklarheiten machen die Nennung ungültig.

4. Das Nenngeld kann bei Abbruch der Fahrt nicht zurückgezahlt werden, da es zur Deckung der Unkosten dieses Wettbewerbes beitragen muß.

5. Die gemachten Kontrollfotos können während der Dauer des Wettbewerbes laufend zur Auswertung eingesandt werden.

6. Die Trophäe wird in 4 Gebieten ausgefahren:
a) Natur-Parks in Europa, die als solche offiziell

auf Landkarten und in der Natur gekennzeichnet sind. (Landschaftsschutz- und Vogelschutzgebiete sind nicht mit einbezogen.)

b) Weltmeister des Motorradstraßen-Rennsportes seit 1949. (Es gilt hier nur der Besuch heute noch lebender Personen an deren Wohnsitzen.)

c) Waffensammlungen. (Es gelten nur Museen oder offizielle Sammlungen in denen sich Hand- und Faustfeuerwaffen aus dem 18. und 19. Jahrhundert befinden.)

d) Europäische Geschichte. Feldzüge Napoleon I. von 1793 bis 1815. (Museumsbesuche werden auf diesem Gebiet nicht gezählt.)

7. Was die eingesandten Kontrollfotos auf genannten Gebieten zeigen sollen, ist in § 2, Absatz c genau erklärt.

8. Bewertet wird die Entfernung in gerader Luftlinie vom Startort (nächstgelegene Stadt zum Wohnort mit mindestens 10 000 Einwohnern) zu jedem gefundenen und durch Foto nachgewiesenermaßen angefahrenen Kontrollort in Europa. 0 bis 100 Kilometer = 0 Punkte; 0 bis 150 Kilometer 1 Punkt und weiter je 1 Punkt für jede weiteren 50 Kilometer Luftlinie (850 km Luftlinie bedeuten also 15 Punkte). Gewinner der Trophäe seines Gebietes ist der Fahrer mit der höchsten Punktzahl. Bei Punktgleichheit mit einem anderen Teilnehmer gilt zuerst der kleinere Zylinder-Inhalt der Maschine, dann das Baujahr der Maschine und schließlich das höhere Lebensalter eines Teilnehmers.

9. Jeder Teilnehmer kann auf jedem der 4 genannten Gebiete konkurrieren, ein Mischen und Zusammenlegen der Gebiete in der Wertung gibt es allerdings nicht. Jedes Gebiet wird für sich allein gewertet. Bei Nennung für 2, 3 oder gar 4 Gebiete ist das zwei-, drei- bzw. vierfache Nenngeld zu entrichten.

10. Der Wettbewerb wird von der Redaktion der Zeitschrift DAS MOTORRAD, 7000 Stuttgart 1,

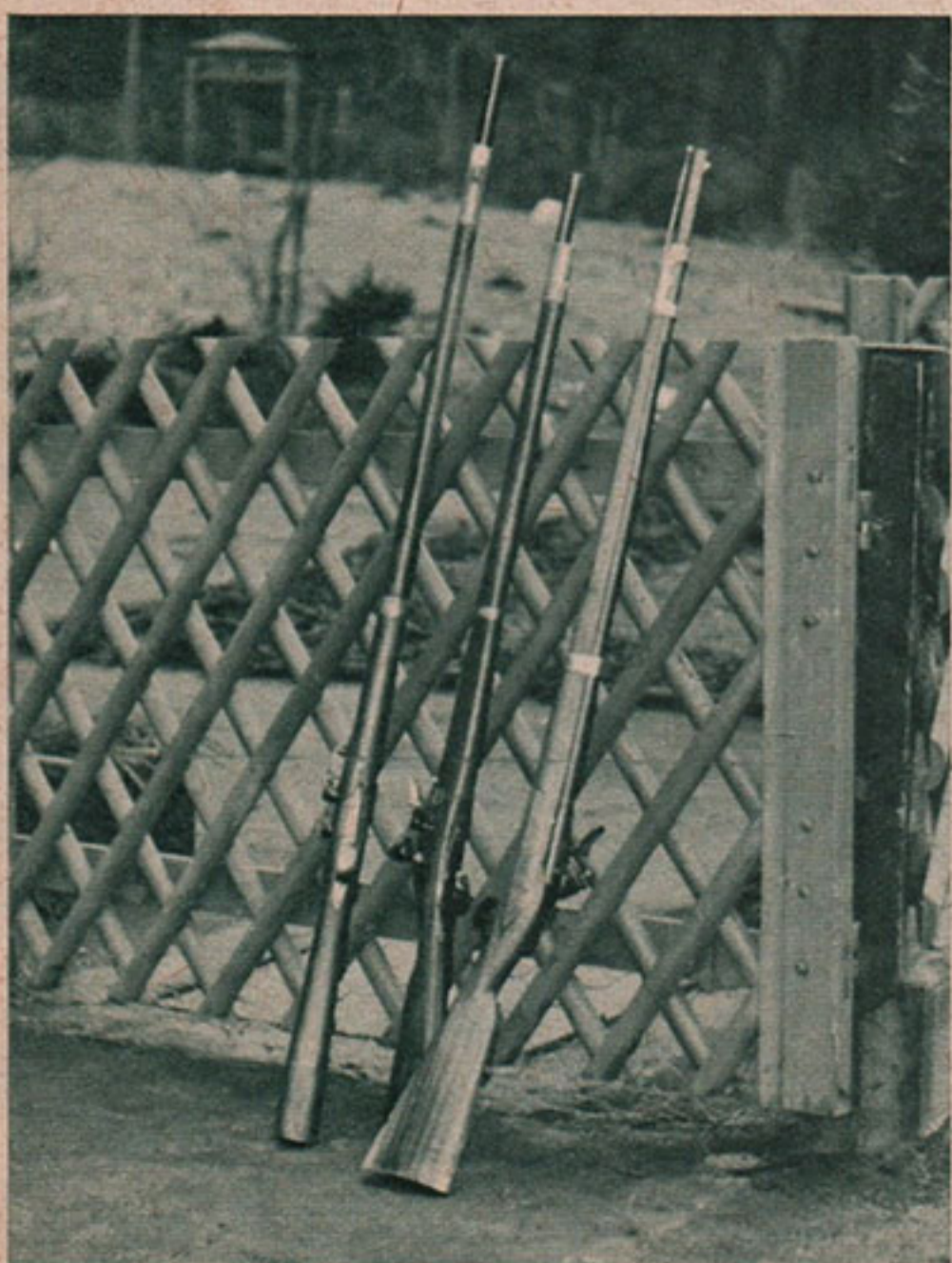
Leuschnerstraße 1, Motor-Presse-Haus, Postfach 1042, Telefon 07.11 / 29 92 91 ausgerichtet. Für die Durchführung verantwortlich: Ernst Leverkus, Redaktion DAS MOTORRAD. Auswertung: Die Touristik-Mitarbeiterin des MOTORRAD, Inge Rogge.

11. Die Entscheidungen des Veranstalters sind endgültig. Jeder Teilnehmer erkennt mit seiner Unterschrift unter seine briefliche Nennung die hier veröffentlichten Bedingungen des Wettbewerbes an. Er fährt auf eigenes Risiko. Der Veranstalter lehnt den Teilnehmern, Beifahrern und Bewerbern gegenüber jede Haftung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ab, die vor, während und nach der Veranstaltung entstehen. Die Fahrer fahren in jeder Hinsicht auf eigene Gefahr und verzichten durch Abgabe der Nennung auf jedes Recht des Vorgehens und Rückgriffes gegen den Veranstalter, andere Teilnehmer, das Schiedsgericht und die mit der Ausrichtung des Wettbewerbes in Verbindung stehenden Personen hinsichtlich eines jeden Schadens, der im Zusammenhang mit dem Wettbewerb entsteht. Sie verzichten auf jegliche Anrufung der ordentlichen Gerichte.

12. Die Nennungen sind bis zum 14. Mai 1967 (Poststempel) und die Kontrollfotos bis zum 15. November 1967 zu richten an: Ernst Leverkus i. Redaktion DAS MOTORRAD, 7000 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1, MOTOR-PRESSE-HAUS, Postfach 1042. Der Start kann ab 12. 5. 1967 erfolgen. Kontrollfotos, die früher eingesandt werden, sind ungültig.

13. Alle die Veranstaltung betreffenden Zuschriften sind an obige Anschrift zu richten. Der Veranstalter bestätigt den Eingang der Nennung durch einfachen Brief.

14. Der Veranstalter behält sich vor, bei Vorliegen höherer Gewalt den Wettbewerb abzusagen, abbrechen oder zu verlegen. Bei Abbruch des Wettbewerbes gelten zur Auswertung die bis zum Datum (Poststempel) des Abbruches eingegangenen Kontrollfotos.
Ernst Leverkus



Links: Diese Gewehre aus dem 18. Jahrhundert sind im Jahre 1965/66 von Karl Johndorf aus Bischofsheim b. Hanau originalgetreu nachgebaut worden. Sie funktionieren gut, wie das rechte Bild aus Lettgenbrunn zeigt. Es handelt sich um den Nachbau französischer Charleville-Gewehre. Steinschloßsystem, glatter Lauf, 14 mm. Länge 1.60 bis 1.75 m. Gewicht ca. 6 kg. Schaft aus Buche oder Nußbaum, Beschläge aus Messing. Solche privaten Sammlungen und Sammlungen von Nachbauten sind allerdings bei der Pfadfinder-Trophäe 1967 nicht anzufahren. Es gelten nur offizielle Sammlungen und Museen, in denen sich Hand- und Faustfeuerwaffen des 18. und 19. Jahrhunderts befinden. (5 Fotos: Klacks)



Erinnerungen an die

ÖSTERREICHISCHE TT.

(Fortsetzung aus Heft 7/67)

Die zehnte und zugleich letzte TT in Österreich

Für mich, als Verfasser dieses Berichts, ist sie unvergesslich. Ich studierte damals in Brünn, bekam dort am Freitag, den 6. Mai 1932, einen neuen Anzug und fuhr später per Bahn nach Wien und Samstag früh zum Training nach Wolkersdorf. Samstagabend sah ich im berühmten Burgtheater in Wien zwei Teile von „Faust“ mit Roul Aslan und war bei dieser Vorstellung — ich gestehe es offen — eingeschlafen, als sie 30 Minuten nach Mitternacht (sie begann um 6.30 Uhr am Abend) beendet war. Um 6 Uhr früh, am 8. Mai, einem Sonntag, fuhr ich wieder auf die Rennstrecke, wo mich nicht nur der schönste Sonnenschein, sondern auch das erstmalig im Ausland startende Werksteam von Jawa erwartete. Was mich noch erwartete, wußte ich einige Stunden später, das heißt genau um 11 Uhr vormittags, als die ersten Fahrer vom früheren Rennfahrer, Altmeister Anton Hunek, paarweise in Zehntelsekunden-Intervallen ins Rennen geschickt wurden: als er die Fahne senkte, war das scheinbar auch das Zeichen für den heiligen Petrus, die Regenschleusen zu öffnen, und mein Anzug, der zwei Tage vorher noch so schön und neu war, wurde ein Opfer des Rennens und des Regens und auch meiner Beharrlichkeit, die Rennstrecke unter keinen Umständen zu verlassen. Ein Freund in Wien mußte mir neue Kleider und Wäsche borgen, damit ich überhaupt meine Heimfahrt antreten konnte. Ein wahrhaft unvergessliches Rennen!

Unvergesslich war aber auch das Rennen selbst, für welches der ÖMV als Veranstalter 49 Nennungen bekommen hatte, obwohl am gleichen Tag auf der Berliner Avus ebenfalls ein internationales Motorradrennen, das 212 Nennungen aufwies, stattfand. Unverständlich, wie die FIM (damals noch die FICM) zwei derart große und wichtige Rennen an einem Tag austragen lassen konnte, und noch unverständlicher, daß damals NSU und DKW Werksteams für beide Rennen nannten und — natürlich — dann nur auf der Avus und nicht in Wolkersdorf an den Start gingen. Trotzdem war die Liste der Fahrer, die nun wirklich zur TT — die, wie sich in den folgenden Jahren zeigte, die allerletzte TT in Österreich war — eintrafen, viel umfangreicher als im Vorjahr. Und dies, obwohl aus kommerziellen Gründen die meisten Mitglieder der österreichischen Rennfahrer-Vereinigung auch diesmal dem Start fernblieben. Dafür gab es zahlreiche neue Rennfahrer, denen es allerdings an Erfahrung und erstklassigem Maschinenmaterial für ein derart schweres Rennen fehlte. Dessenungeachtet gab es auch zahlreiche Spitzenfahrer, die hier antraten. Unter ihnen mit Startnummer 1 der Sieger der 1929er TT, Martin Schneeweiß auf einer neuen Rudge „TT-Replica“, mit Startnummer 9 der englische Chefkonstrukteur und Rennleiter/Rennfahrer von Jawa, George William Patchett auf einer der drei neuen, von ihm konstruierten 500 ccm-Einzylinder-ohv-Rennmaschinen mit Motor-Getriebeblock, in welchen sich auch das Öl befand und die mit Kettenantrieb zum Hinterrad (die damaligen Serienmodelle hatten Wellenantrieb), positiver Fußschaltung und Preßstahlfahrgestell ausgerüstet waren. Sehr schöne, rot-gelbe Rennmaschinen, die allerdings rund 220 kg auf die Waage brachten und hier ihr erstes Langstreckenrennen offiziell bestritten; wenn man vom Start Patchetts beim GP in Belgien 1931 absieht, wo er selbst eine derartige Jawa an den Start brachte und dann nach einer schnellen ersten Runde die noch nicht ganz fertig entwickelte Konstruktion zur Seite stellen mußte. Hier, bei der österreichischen TT von 1932, führte er ein Team an, zu welchem auch noch der nunmehr bei Jawa tätige frühere Rudge-Fahrer Bruno Rzehak aus Prag und dessen Landsmann, der kleine Franta Brand, Versuchsfahrer der Jawa-Fabrik, auf den gleichen Maschinen gehörten.

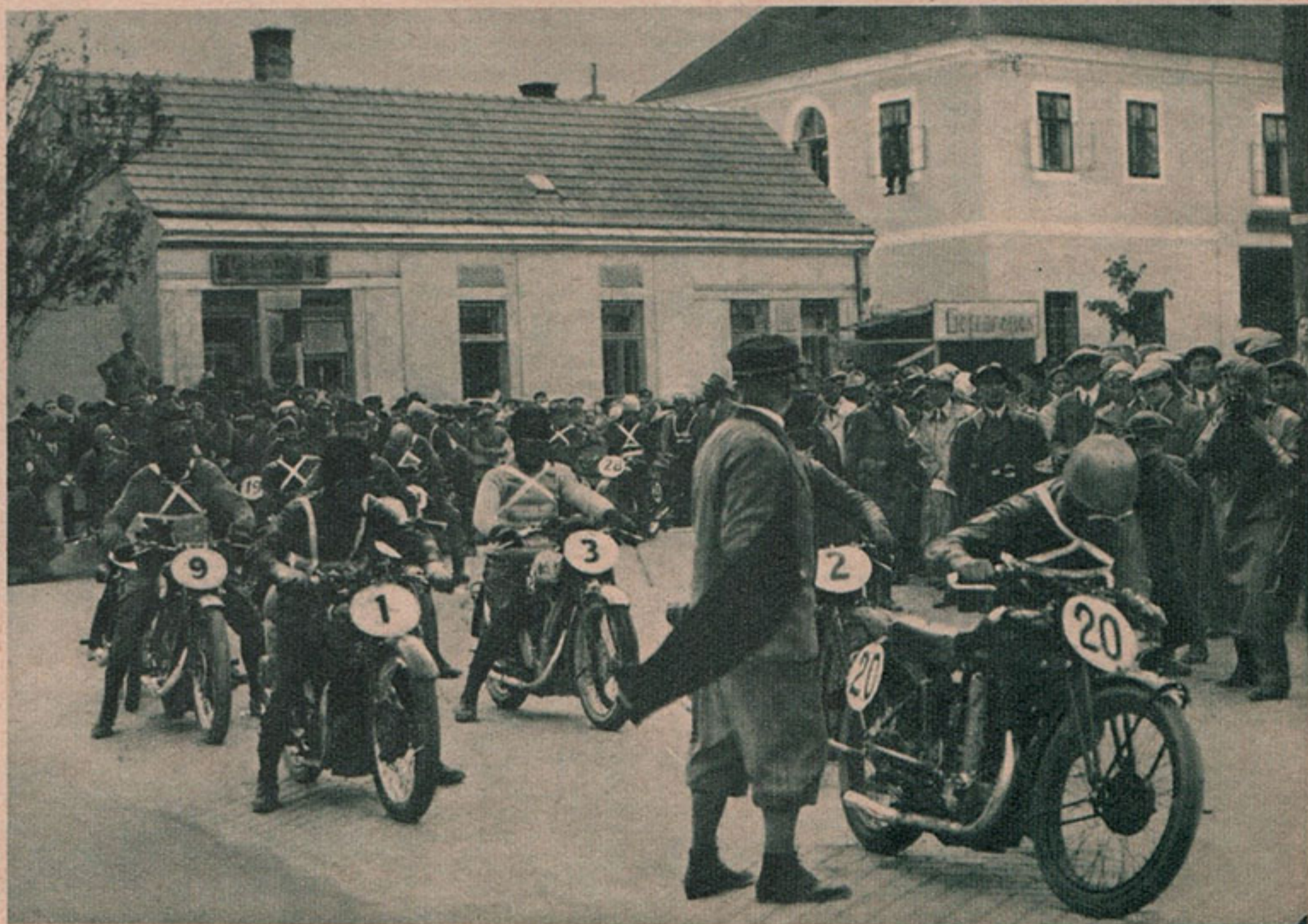
Gerade als ich diese Zeilen (im Januar 1967) zu Papier bringe, erreicht mich die traurige Nachricht vom Ableben von Dougal Marchant, der 71-jährig, nach langer Krankheit in der englischen Ortschaft Liphook starb. Er war es, der die Werks-Motosacoche schuf, die der ausgezeichnete Jugoslawe Anton Uroic in der 500 ccm-Klasse bei der österreichischen TT 1932 an den Start brachte. Marchant war damals bei FN, doch basierte diese

unter Nummer 15 startende Motosacoche auf seiner Konstruktion, die er 1928 für die Genfer Einbaumotoren- und Motorradfabrik Motosacoche AG in Acacias-Genf schuf und die nunmehr von einem anderen englischen Experten, Bert Le Vack, weiterentwickelt wurde.

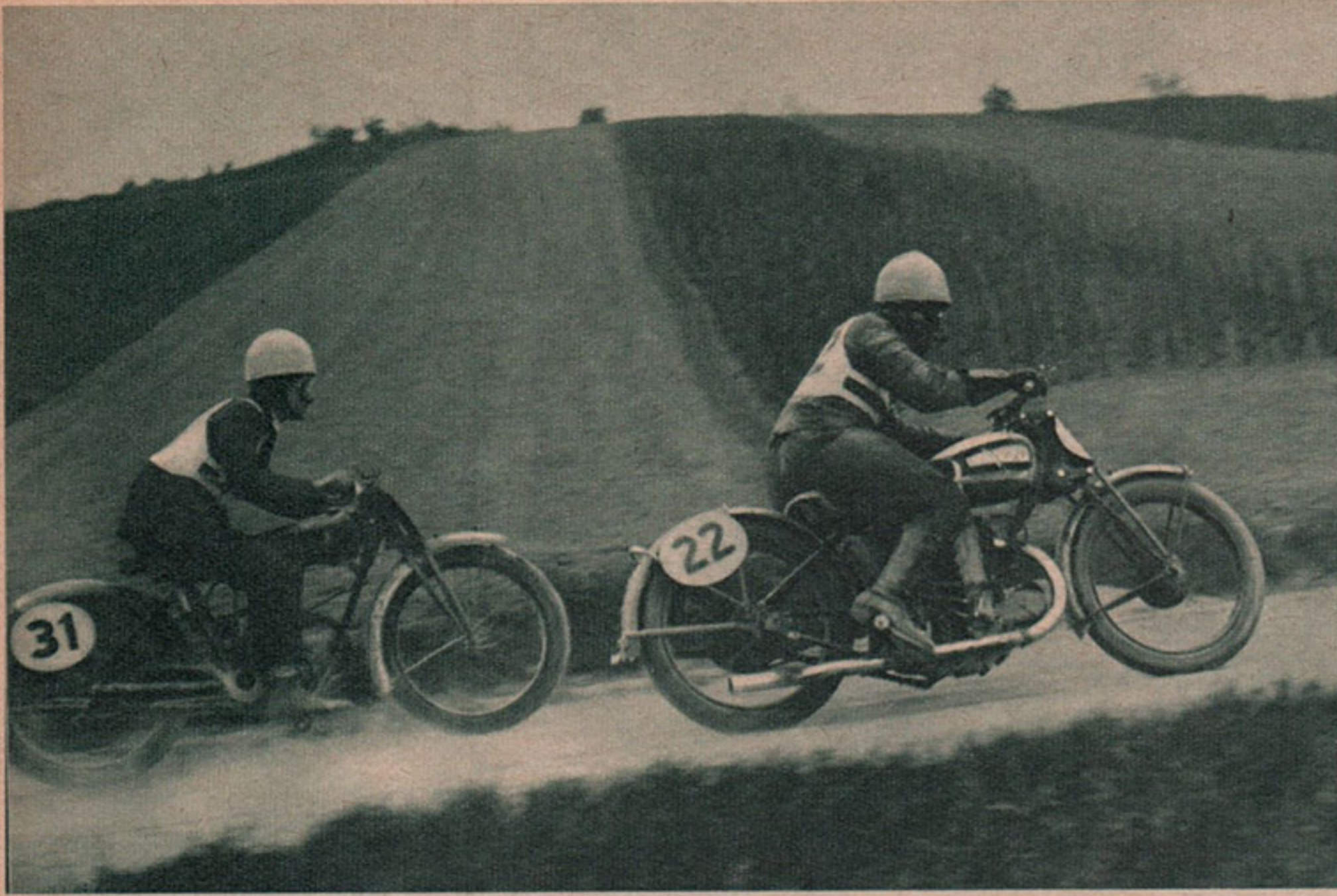
In der 350 ccm-Klasse fuhr der Vorjahressieger Franz Falk wieder seine KTT-Velocette und der fabelhafte Rudolf Runtsch eine von ihm selbst hergerichtete private „Ketten“-AJS. Eine ähnliche AJS wurde auch von dem dicken, im zweiten Weltkrieg gefallenen Gastwirtssohn Helmuth Loichtl (einem Österreicher aus Traismauern) gefahren, während der lange Prinz Windischgrätz, ein begeisterter und guter Rennfahrer, eines der ersten 350 ccm-Rudge-TT-Replica-Rennmodelle an den Start brachte. Sieben Jahre später verunglückte der blonde Graf beim Training zum Wiener Höhenstraßenrennen auf einer 250 ccm-DKW-SS tödlich. Weitere zwei Rudge wurden von dem Ungarn Tivadar Zamesznik und dem Wiener Josef Schittler gesteuert. Unvergesslich die zwei Werks-Puch von Siegfried Cmyral und Rudi Hunger in der 250 ccm-Klasse; der 1931 so hervorragend fahrende Toricelli war inzwischen in die Schweiz zurückgekehrt, wo er eine solche wassergekühlte Ladepumpen-Puch noch mehrmals zum Erfolg brachte.

Noch ein Fahrer der 250 ccm-Klasse dieser österreichischen TT hatte meine Aufmerksamkeit: es war ein armer Teufel namens Rack. Seine Puch war ein altes 220 ccm-Serienmodell, seine Kleidung bestand aus einer langen Stoffhose, Rock und Sturzhelm — obwohl schon damals in den Ausschreibungen stand, daß Lederdreß Vorschrift sei. Hatte man Mitleid mit ihm gehabt, daß man ihn doch mitfahren ließ, oder war es Unachtsamkeit oder Leichtsinns der Abnahmefunktionäre? Hier fuhr auch der baumlange Emanuel Völkl aus Weitra mit, und zwar auf einer neuen 250 ccm-ohc-Einzylinder-Moto Guzzi. Unter den vier Fahrern der 175 ccm-Klasse gab es den Kaffeehausbesitzer Karl Bohmann aus Wien auf einer „Eigenbau“ mit dem ohv-Rennmotor von JAP und den anderen „Kaffeesieder“, Hans Meier, der die ex-Bohmannsches DKW mit Wasserkühlung und Hilfspumpe im Kurbelgehäuse fuhr — derselbe Meier, der bald darauf in einem Handicap-Rennen beim „Goldenen Sturzhelm der Tschechoslowakei“ in Pardubitz mit dieser kleinen DKW ein beachtliches Vermögen gewann.

Die letzte österreichische TT begann nicht nur mit einem Regenschauer, sondern auch mit größter Aufregung, als die neue TT Replica-Rudge des ersten und aussichtsreichsten Fahrers der 500 ccm-Klasse, Martin Schneeweiß, über zwei Minuten brauchte, bis sie ansprang. Damit schien der tüchtige Wiener seine Aussichten auf einen zweiten TT-Sieg begraben zu haben. Und so war es auch George Patchett, der Engländer auf der Jawa, welcher nach der ersten Runde führte und gleichzeitig eine Überraschung bot, indem er zu seiner Boxe fuhr und — das Rennen aufgab. Nunmehr übernahm der zweite Jawa-Fahrer, Franta Brand, die Führung der 500 ccm-Klasse, und wieder waren es die 250 ccm-Werksmaschinen von Puch, die



Start zur zehnten, der letzten österreichischen TT, 1932 in Wolkersdorf. Nr. 20, Rudolf Runtsch, schiebt eben seine 350er AJS als Erster (weil der Vorjahressieger) an. Nr. 1 Martin Schneeweiß mit der 500er Rudge, der Hauptsieger dieser letzten TT. Nr. 9, George Patchett, der englische Chefkonstrukteur von Jawa.



Der Sieger der 350 ccm-Klasse, Helmuth Loichtl (AJS) überholt gerade den (mit langen Hosen fahrenden) Puch 220-Fahrer Rack; das Bild vermittelt einen guten Eindruck vom Streckencharakter.

ihre Leistung bewiesen, indem Hunger 9:07,6 und Cmyral 9:08,2 min für die erste Runde brauchten. Brand auf der 500 ccm-Jawa fuhr sie in 9:26,8 und Rudolf Runtsch, als der schnellste Mann in der 350 ccm-Klasse, auf seiner AJS in 8:55,2! Er war es, der rundenlang den Ton angab und der mit einer 8:24,0 min-Runde den nie mehr gebrochenen Rekord für die 13,2 km lange Wolkersdorfer Rennstrecke 23 Jahre später in sein Grab mitnahm. Diese unvergessene elfte Runde von Runtsch war, man möchte fast sagen, eine Runde der Verzweiflung. Neun Runden lang fuhr er wie ein Automat Rundenzeiten, die zwischen 8:31 und 8:55 min lagen. In der zehnten Runde mußte er zur Boxe, nachdem ein Nagel — keine Seltenheit in der damaligen Zeit — den Schlauch des Hinterrads an mehreren Stellen durchlöchert hatte. Würde so etwas 1967 passieren, würde es unzweifelhaft das Ausscheiden des Fahrers bedeuten. Man könnte auch annehmen, daß Runtsch einfach den Schlauch auswechseln hätte können. Damals, 1932, standen aber weder ein Renndienstleiter noch Renndienstwagen von Dunlop oder Semperit an der Strecke, noch dem armen Runtsch ein neuer Schlauch zur Verfügung. Und so montierte er zuerst das Hinterrad und dann den lädierten Schlauch (allein natürlich!) aus, flickte ein Loch nach dem anderen, und nach einem Boxenaufenthalt, der inklusive seiner zehnten Runde 26:22,8 min betrug, schob er seine AJS zu seiner Rekordrunde — und diese noch dazu mit stehendem Start — an. Können Sie, liebe Leser, verstehen, wie sehr ich diesen Runtsch, diesen tüchtigen und perfekten Rennfahrer — der einer der anständigsten Männer war, denen ich je auf einer Rennstrecke begegnete — so bewunderte?

Und als er sich an der Box mit dem Hinterradschlauch abplagte und Martin Schneeweiß noch nicht den großen Startverlust aufgeholt hatte, lag zunächst die Jawa von Franta Brand und nach dessen Ausscheiden mit Motordefekt in der elften Runde die phantastische kleine 250 ccm-Puch von Rudi Hunger an der Spitze der österreichischen TT. Sie führte vor allen anderen 250ern, allen 350ern und auch vor allen 500 ccm-Maschinen!

Teilweise allerdings auch deshalb, weil Bruno Rzehak auf der dritten Jawa unregelmäßige und nicht sehr schnelle Runden fuhr, bis er in der 17. Runde wegen körperlicher Erschöpfung — er fuhr erstmalig die schwere Jawa und erstmals auch auf dieser schweren Strecke — an den Boxen aufgab, und weil die ohc-Motosacoche von Anton Uroic bereits in der Startrunde nicht einwandfrei ging und nicht über die zweite Runde kam. So kam es auch, daß überhaupt nur drei Fahrer die Klasse bis 500 ccm beendeten. Schneeweiß hatte durch schnelle und sehr regelmäßige Runden bald stark aufgeholt und nach zwei Stunden des Rennens lag er bereits an der Spitze der 500 ccm-Klasse und — hinter Rudi Hungers Puch — an zweiter Stelle in der Gesamtwertung. Unzweifelhaft war die Rudge die schnellste Maschine im Rennen und Martin Schneeweiß in Hochform. So kam es, daß er dann auch Hungers Puch zeitmäßig überholte und die nunmehr übernommene Spitze nicht mehr abgab — er, der Sieger des letzten TT-Rennens auf österreichischem Boden. Was es hieß, auf diesen Straßen in strömendem Regen regelmäßige Runden unter 9 min, viele sogar unter 8:40 min zu fahren, läßt sich kaum beschreiben, und wenn je jemand einen harterkämpften TT-Sieg ehrlich verdiente, so war es Martin Schneeweiß auf seiner Rudge TT-Replica 1932.

Er holte nicht nur den Zeitverlust am Start — er mußte dort sogar die Kerze wechseln, ehe die Maschine ansprang — auf, sondern gewann das Rennen mit einem Vorsprung von genau einer halben Stunde vor dem zweiten seiner Klasse, Franz Schwarz, der eine englische James mit dem ebenfalls von Rudge gebauten 500 ccm-ohv-(Vierventil)-Python-Einbaumotor fuhr. Und nach weiteren 26 min, das heißt fast eine Stunde nach Schneeweiß, traf der dritte — und letzte — Fahrer dieser Klasse am Ziel ein. Es war Scharinger auf einer österreichischen MT, die einen 500 ccm-ohv-

Motor von JAP hatte. Bemerkt sei hierzu, daß weder die James noch die MT ausgesprochene Rennmotoren besaßen und daß weder Schwarz noch Scharinger zur Spitzenklasse der österreichischen Rennfahrer gehörten. Beide waren Amateure. Selten kommt ein Unglück und ein Nagel allein! Und als der arme Runtsch, bis dahin der Spitzenfahrer der 350 ccm-Klasse, seinen Schlauch flickte, bekam er an der Box bald prominente Gesellschaft: Franz Falk, der Sieger des vergangenen Jahres und nun nach Runtsch der zweitschnellste Mann der 350 ccm-Klasse, kam wenige Minuten später ebenfalls ohne Luft im Hinterrad zum Depot, das neben dem von Runtsch lag. Und so konnte man — es ist kaum zu glauben — die zwei bis dahin schnellsten Fahrer dieser Klasse hintereinander stehend (Falk hatte Startnummer 19 und Runtsch Nummer 20) beim Reifen flicken sehen. Runtsch gewann auch den „Reifen-Wettbewerb“. Wie erwähnt, schaffte er diese tragische Runde in 26:22,8 während die Velocette des Grazers 30:21,4 min benötigte. Nur war Falks Mühe, im Gegensatz zu der von Runtsch, vergebens. Wohl legte er nach der Reparatur noch eine schnelle 9:07,4-Runde hin, um dann in der zwölften Runde aber mit einem irreparablen Motordefekt aus dem Rennen ausscheiden zu müssen. So kam der junge Wiener Josef Schittler auf Rudge (TT-Replica-Modell) an die Spitze der 350 ccm-Klasse, eine Position, die er sich bei dieser Konkurrenz sicherlich vor dem Rennen nicht erträumt hatte, und dann kam auch seine 13. Runde — die Runde seines Schicksals. Ein Ventildfederbruch warf ihn aus dem Rennen.

Tivadar Zameszniks Rudge hatte zwei Runden vorher schon genug, und Prinz Windischgrätz war auch schon unter den Ausgeschiedenen. Und während nun der junge Loichtl seine AJS an die Spitze dieser Klasse brachte, nahm ihm die zweite AJS (von Runtsch) pro Runde im Durchschnitt 10 bis 30 Sekunden ab. Dabei fuhr der junge, damals am Beginn seiner Rennfahrerlaufbahn stehende Loichtl ein sehr gutes und kluges Rennen, doch hatte er natürlich nicht die Routine von Runtsch, der schon jahrelang als Berufrennfahrer von Sieg zu Sieg eilte. Auch die beiden AJS-Maschinen waren nicht gleich; Loichtl hatte ein neues Modell mit verchromtem Tank, während die schwarz emaillierte AJS von Runtsch bereits 1930 das Licht der Werke in Wolverhampton erblickt hatte. Und Runtsch galt schon damals nicht nur als Spitzenfahrer, sondern auch als hervorragender „Tuner“ seiner Rennmaschinen. Und als dann, nach 22 Runden = 290,4 km, endlich die karierte Fahne fiel, da hatte Helmuth Loichtl einen überraschenden Sieg errungen: in der 500 ccm-Klasse benötigte der Sieger Martin Schneeweiß 3:17.27,2 Std. für diese Distanz bei einem Durchschnitt von 88,1 km/h, und Loichtl schaffte diese Strecke in 3:25.59,4 mit 84,7 km/h. Die zweite AJS von Runtsch benötigte 3:30.17,6 bei 82,9 km/h Durchschnitt — und mit 94,286 km/h fuhr er nicht nur die schnellste Runde seiner Klasse, sondern gleichzeitig auch die schnellste Runde aller Klassen der 1932er TT in Österreich! Nur Loichtl und Runtsch beendeten das Rennen der 350 ccm-Klasse.

Die 250 ccm-Klasse war natürlich den Werks-Puch nicht zu nehmen. Offen blieb die Frage, ob Rudi Hunger oder Siegfried Cmyral zuerst das Ziel durchfahren würde. Offen deshalb, weil es im von Franz Gall, dem Bruder Karl Galls, geleiteten Werksteam sicherlich eine Strategie gab, weil Hungers Maschine nur ein Dreiganggetriebe hatte, während Cmyral mit einem Vierganggetriebe fuhr, und weil der rundenlang führende Hunger beim Nachtanken in der vierzehnten Runde genau eine Minute mehr benötigte als der immer schneller werdende Cmyral, der in der siebten Runde infolge einer Reparatur an der Box schon vier Minuten verloren hatte. Und es war dann auch Siegfried Cmyral, der den Sieg errang. Er benötigte für die 22 Runden = 290,4 km eine Zeit von 3:20.30,2 = 87,2 km/h, Hunger eine Zeit von 3:20.55,6 = 87,1 km/h. Alle anderen vier Fahrer, die hier das Ziel erreichten, waren weit zurück. Alois Morawetz auf einer luftgekühlten Puch Serien-Sportmaschine als Dritter benötigte 4:01.07,0 — fast 41 Minuten mehr als Cmyral und Hunger. Die ähnliche Puch von Hans Walz war weitere 4 Minuten zurück, und Emanuel Völkl's Königswellen-Moto Guzzi folgte erst nach über 8 Minuten, knapp vor der von Josef Schmutz gefahrenen Excelsior-JAP. Sowohl Cmyral als auch Hunger waren schneller als alle 350er und erzielten die zweit- und drittbeste Tageszeit. Und Cmyrals schnellste Runde, seine 17., in 8:31,2 = 92,958 km/h, war sogar schneller als die schnellste Runde der 500 ccm-Klasse, die von Franta Brand auf der neuen Jawa mit 8:31,8 = 92,851 km/h gefahren wurde.

Schade, daß am Ende der Rennsaison Puch sich vom Rennsport zurückzog und die Weiterentwicklung dieser fabelhaften Werksrennmaschinen aufgab. Hunger fuhr sie in späteren Jahren noch als Privatfahrer bei Bahnrennen, und Franz Novotny Ende der dreißiger Jahre auch noch mit Erfolg bei Straßenrennen in Österreich, der Tschechoslowakei und in Deutschland.

(Schluß im nächsten Heft)



Deutsche Trialmeisterschaft 1967 entschieden:

Alle möglichen Meistertitel zum 5. Male hintereinander an ZÜNDAPP

Hier zeigt sich's: Nur die Besten haben die Chance, im Zuverlässigkeitssport auf die vordersten Plätze zu kommen. Man könnte sagen, daß gute Fahrer nur auf guten Motorrädern fahren. Es ist eine stolze Bilanz, daß die Deutsche Trialmeisterschaft, in allen Klassen, schon 5 Jahre in ununterbrochener Folge von Fahrerteams auf ZÜNDAPP gewonnen werden konnte. In der Klasse bis 100 ccm verteidigte Andreas Brandl erfolgreich seinen Titel, sein Vetter Franz Brandl wurde erstmals Deutscher Meister in der Klasse bis 200 ccm und Gustav Franke – Groutars-Pokal-Sieger 1966 – sicherte sich in der schweren Klasse über 200 ccm wieder die Meisterschaft.

Außerdem gewannen ZÜNDAPP-Fahrer den begehrten Nationenpreis beim XIV. Trial Internat. Clamartois 1967 und damit für 1 Jahr den traditionellen Wanderpreis „Challenges International Chambourcy“.

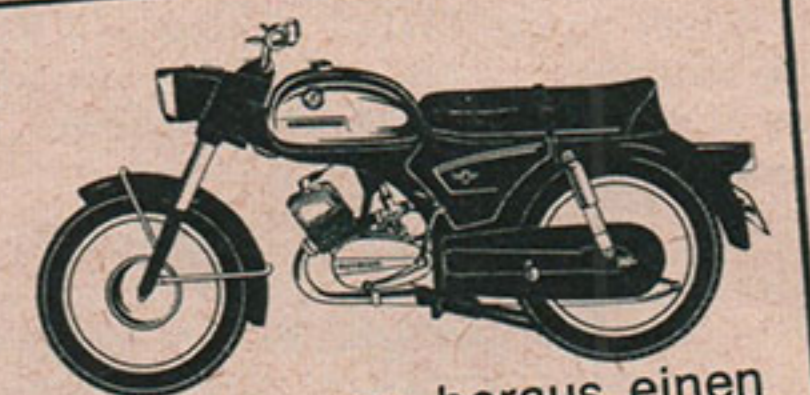
ZÜNDAPP-Fahrer wissen es längst: **ZÜNDAPP – schnell und zuverlässig!**



Das sind die Motorrad-Trialmeister 1967: (von links nach rechts) Andreas Brandl, Franz Brandl, Gustav Franke – alle auf ZÜNDAPP.

Den Nutzen hat der Kunde:

**Darum die neue
KS 50 Sport**



Wir haben aus unseren Sporterfahrern heraus einen völlig neuen 5,3-PS-Motor entwickelt. Mit Fächer-Zylinderkopf (tempogerechte Kühlung), Feinst-Filter (microfeine Luftfilterung). Und was sehr wichtig ist: Nur ZÜNDAPP bietet bei 50-ccm-Motorrädern supergroße 150-mm-Bremsnaben. Machen Sie doch eine Probefahrt!

Verlangen Sie unverbindl. ausführliche Informationen von **ZÜNDAPP-WERKE GMBH, 8 München 8, Anzinger Str. 1-3**

ZÜNDAPP

Das richtige Einstellen 2

Ventile einstellen

Wenn vom Einstellen der Ventile eines Viertaktmotors gesprochen wird, dann werden dabei gern zwei Operationen durcheinandergebracht, die zwar im Zusammenhang miteinander stehen, aber nicht in jedem Fall auch beide ausgeführt werden müssen. Denn einstellbar sind

- a) das Ventilspiel
- b) die Ventilzeiten relativ zur Kolben- bzw. Kurbelstellung.

a) Ventilspiel

Mit „Ventilspiel“ bezeichnet man das Gesamtspiel in der Ventilbetätigung zwischen Nockenwelle und Ventilschaft, wenn das Ventil durch den Federdruck auf seinen Sitz gepreßt, also geschlossen ist, und wenn der Ventilstößel (bzw. das ansonsten zwischen Nockenwelle und Ventilschaft geschaltete Übertragungsglied, beispielsweise ein Kipp- oder Schlepphebel) auf dem Grundkreis des Nockens liegen, also keinen Kontakt mit dem Nocken selbst haben.

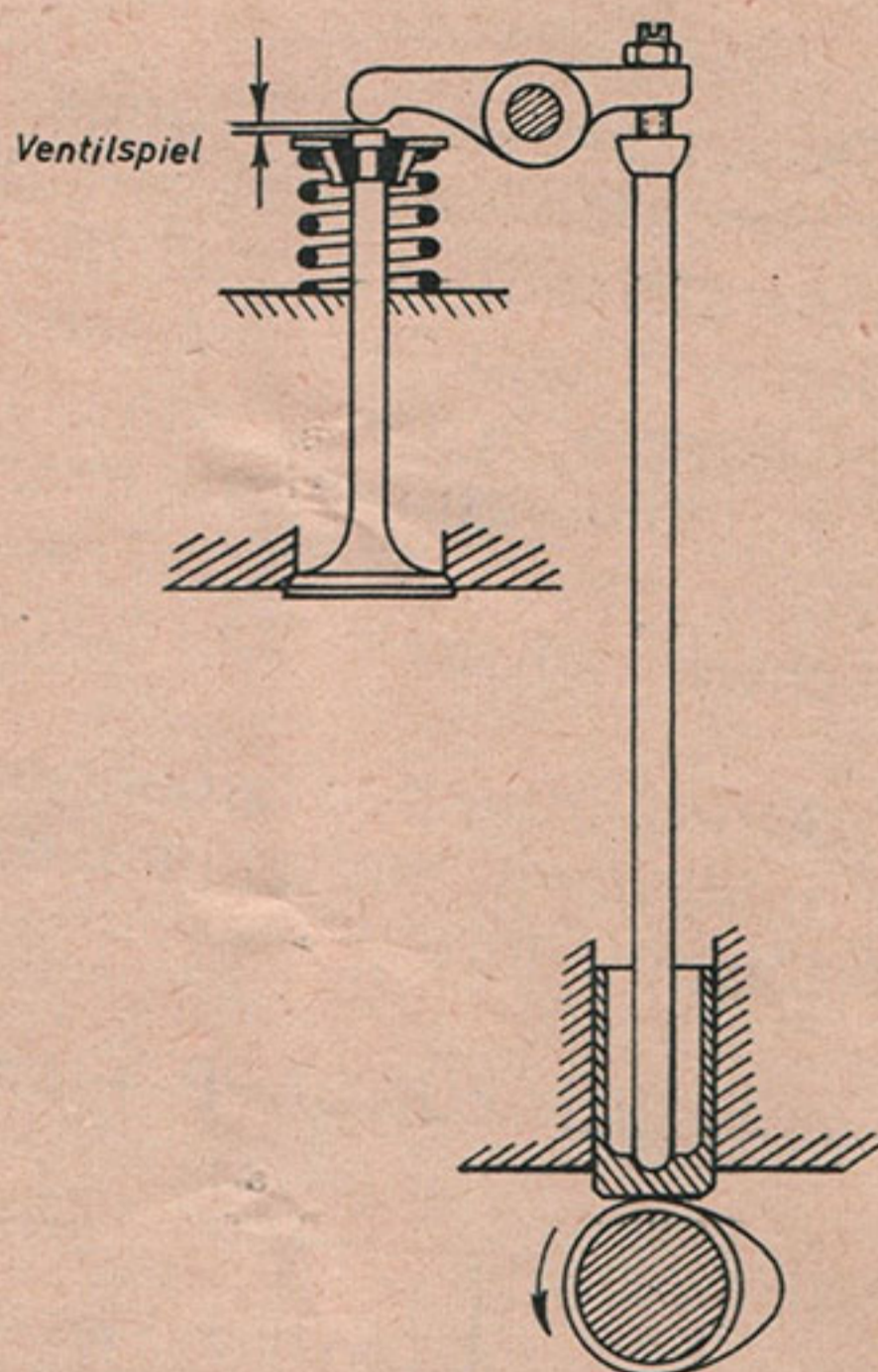
Im Betrieb des Motors ist theoretisch Spielfreiheit in diesen Ventil-Betätigungsgliedern, also ein Ventilspiel Null, erwünscht. Damit sich das auch dann ergibt, wenn die Bauteile sich infolge der im Betrieb angenommenen Temperaturen ausgedehnt haben, wird fast durchweg die Einstellung bei kaltem Motor auf einen Wert vorgenommen, der die betriebsbedingte Wärmedehnung berücksichtigt. Deshalb ist dieser Einstellwert auch bei den meisten Motoren für Einlaß- und Auslaßventile verschieden, nämlich für die Auslaßseite (wegen der höheren Erwärmung) größer. So findet man also beispielsweise vielfach 0,15 mm für das Einlaß-, 0,20 oder 0,30 mm für das Auslaßventil als „Betriebsventilspiel bei kaltem Motor“ in den Betriebsanleitungen vorgeschrieben.

Wobei die Bezeichnung „Betriebsventilspiel“, wie aus dem Obengesagten hervorgeht, nicht ganz zutreffend ist, denn im Betrieb soll ja dieses besser als „Einstellventilspiel“ bezeichnete Spiel ganz bzw. bis auf einen — je nach erreichter Temperatur — minimalen Rest verschwinden. Aus dieser Aufgabe des Ventilspiels ergibt sich auch, warum man auf eine korrekte Einstellung der vorgeschriebenen Werte (und ihre regelmäßige Überprüfung, denn sie verändern sich verständlicherweise mehr oder weniger durch Verschleiß) achten muß, wenn man die bestmögliche Leistung des Motors einerseits, eine hohe Lebensdauer der Ventile und ihrer Sitze (und die daraus resultierende Betriebssicherheit) andererseits haben will.

Denn: wird das vom Hersteller vorgeschriebene Einstellspiel nicht eingehalten, so kann das nur Nachteile mit sich bringen. Zu knapp eingestelltes Spiel bei kaltem Motor bedeutet, daß dann nach Erreichen der Betriebstemperatur das Spiel nicht nur völlig verschwunden ist, sondern die Betätigungsteile sogar unter Spannung stehen. Der Ventildfederdruck preßt dann das Ventil nicht mehr auf seinen Sitz (als Anschlag), sondern den Anschlag stellt die Nockenwelle mit dem Nocken-Grundkreis dar. Was wiederum heißt, daß zwischen Ventilteller und Sitz ein Spalt offenbleibt, durch den Verdichtungs- und Verbrennungsdruck (und damit Leistung) entweichen. Aber nicht nur das — die durchschlagenden Brenngase heizen Tellerrand und Sitz so stark auf, daß bald Brandstellen entstehen. Diese lassen sich, rechtzeitig erkannt, zwar eventuell noch durch

Ventileinschleifen wieder ausgleichen. Aber in den meisten Fällen wird ein verbranntes Ventil und ein ebenso verbrannter Sitz eine kostspielige Reparatur im Gefolge haben — ganz abgesehen davon, daß durch das fehlende Spiel auch sonstiger zusätzlicher Verschleiß im Ventiltrieb auftritt.

Andererseits ist auch ein zu großes Ventilspiel kein Vorteil (wegen der etwa angenommenen Sicherheit gegen die Folgen zu knapper Einstellung!), sondern nur ein Nachteil. Denn wenn das vorgeschriebene Einstellspiel überschritten

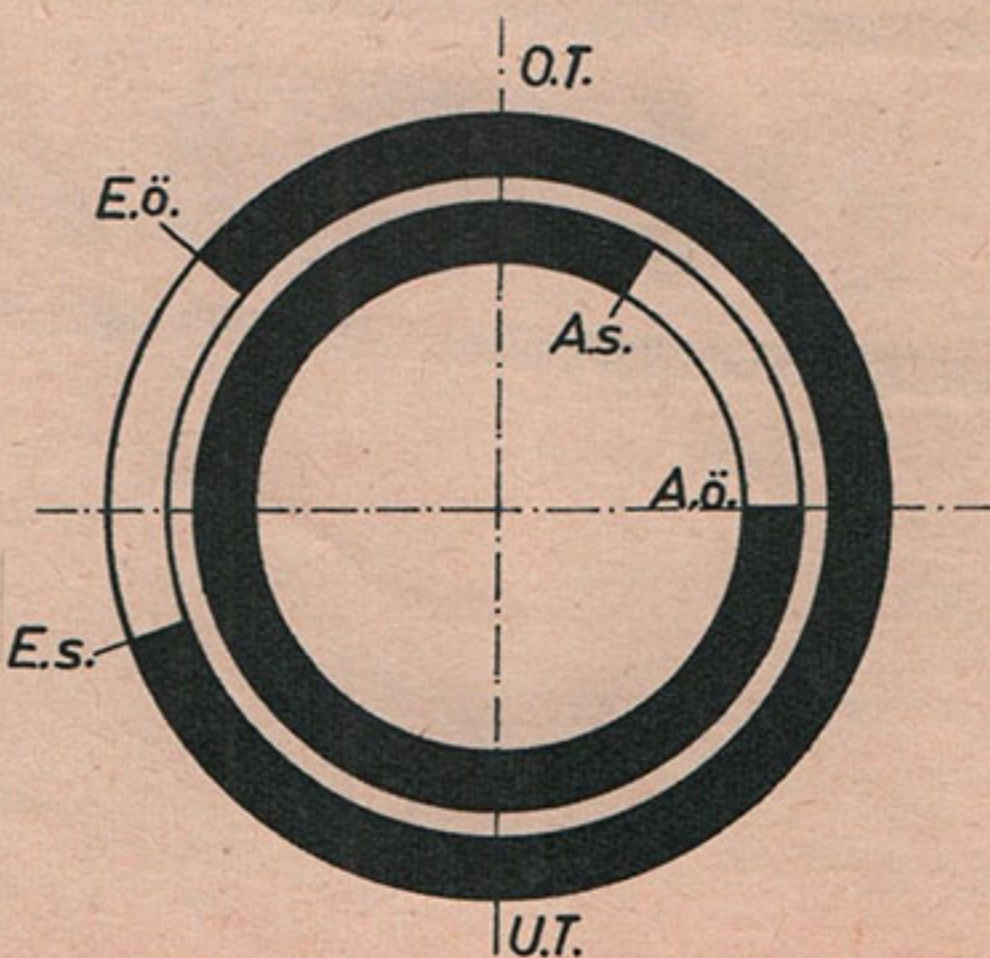


Bei dieser Ausführung einer Stoßstangen-Ventilsteuerung werden sowohl das Einstell- wie ein evtl. Prüf-Ventilspiel zwischen Kipphebel und Ventilschaft gemessen, die Einstellung selbst erfolgt an der (hier geschlitzten) Einstellschraube mit Gegenmutter, die in der Kugelpfanne des oberen Stoßstangenendes angreift.

wird, verbleibt auch nach Erreichen der Betriebstemperatur ein unzulässiges Spiel in der Ventilbetätigung. Das macht sich zunächst einmal durch ein klapperndes Geräusch bemerkbar — aber das könnte man schließlich noch als „Schönheitsfehler“ abtun. Schlimmer ist, daß das zu große

Links: Betriebs-Steuerzeiten (wenn Ventilspiel bei kaltem Motor den vorgeschriebenen Einstellwert hat).

Rechts: Prüf-Steuerzeiten (wenn der Nocken-Angriffspunkt durch ein wesentlich gegenüber dem normalen Einstellspiel vergrößertes Prüfspiel — hier beträgt es 2 mm — verschoben wurde). Nicht so kraß, aber ganz analog,



Ventilspiel Leistung kostet. Weil nämlich die dem betreffenden Motortyp konstruktiv zugeordneten Steuerzeiten in engem Zusammenhang mit dem Ventilspiel stehen: wird das Ventilspiel zu groß eingestellt, dann erreicht der Nockenlauf Stößel bzw. Kipphebel später als vorgesehen — und verläßt entsprechend auch beim Ablauf die Nockenkurve eher. Resultat: der Öffnungswinkel des Ventils ist verkürzt, die errechnete Zeit für Füllung bzw. Entleerung des Zylinders ist zu knapp, die Leistung sinkt.

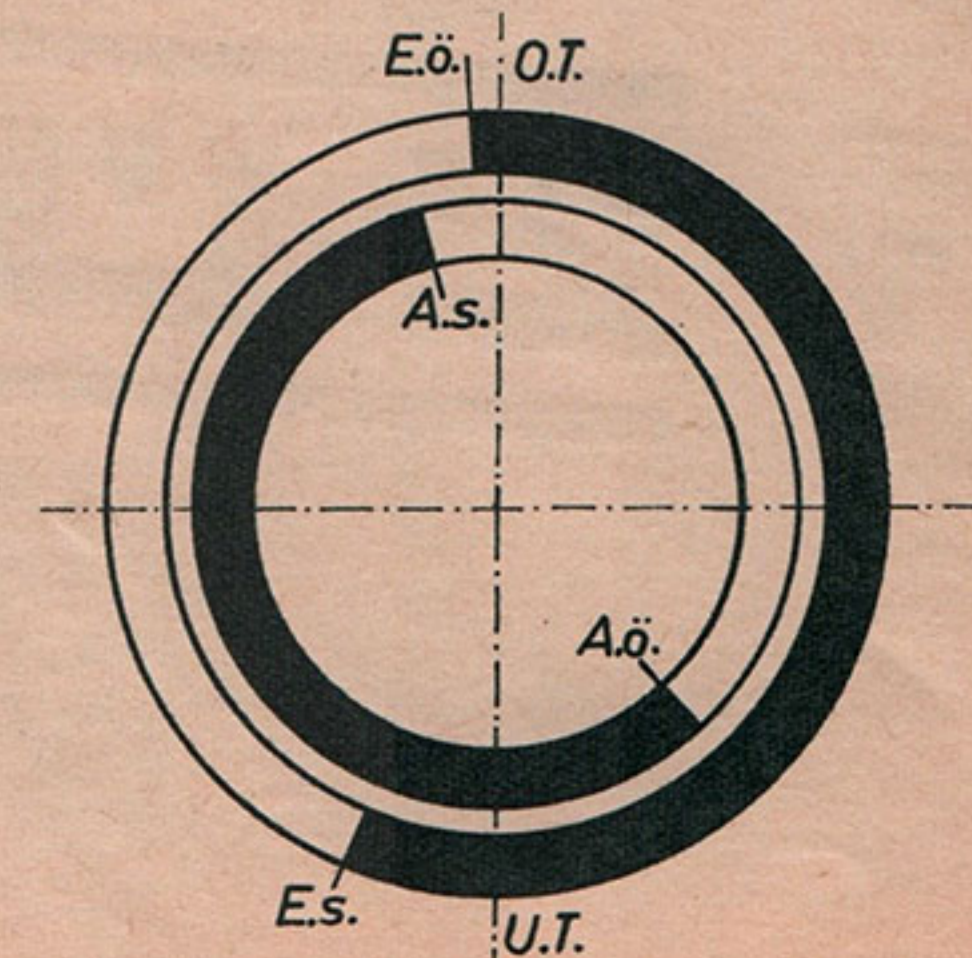
Über die Einstellung des Ventilspiels selbst ist nicht viel zu sagen: bei Motorradmotoren wird sie nahezu ausnahmslos mittels einer durch Gegenmutter gesicherten Stellschraube vorgenommen, die selbst zum Verstellen Sechskant oder Schraubenzieherschlitz aufweist. Voraussetzung für korrektes Einstellen ist, daß die Ventilsteuerung auch wirklich frei vom Nocken ist, daß sich also der Kolben des einzustellenden Zylinders am besten im OT nach Ende des Verdichtungsstaktes befindet — eine Stellung, in der garantiert beide Ventile geschlossen sind. Die Fühlerlehre in der dem Einstellspiel entsprechenden Stärke muß sich saugend, also ohne zu klappern und zu drängen, durch die Einstellstelle (Ventilschaftende und Gegenstück des Betätigungsgliedes) hindurchziehen, die nächststärkere darf sich nicht mehr einführen lassen. Nach dem Festziehen der Gegenmutter (Stellschraube gut festhalten!) ist das Spiel nochmals nachzukontrollieren und gegebenenfalls nochmals nachzustellen, weil es sich durch das „Setzen“ der Stellschraube im Gewinde verändert haben kann.

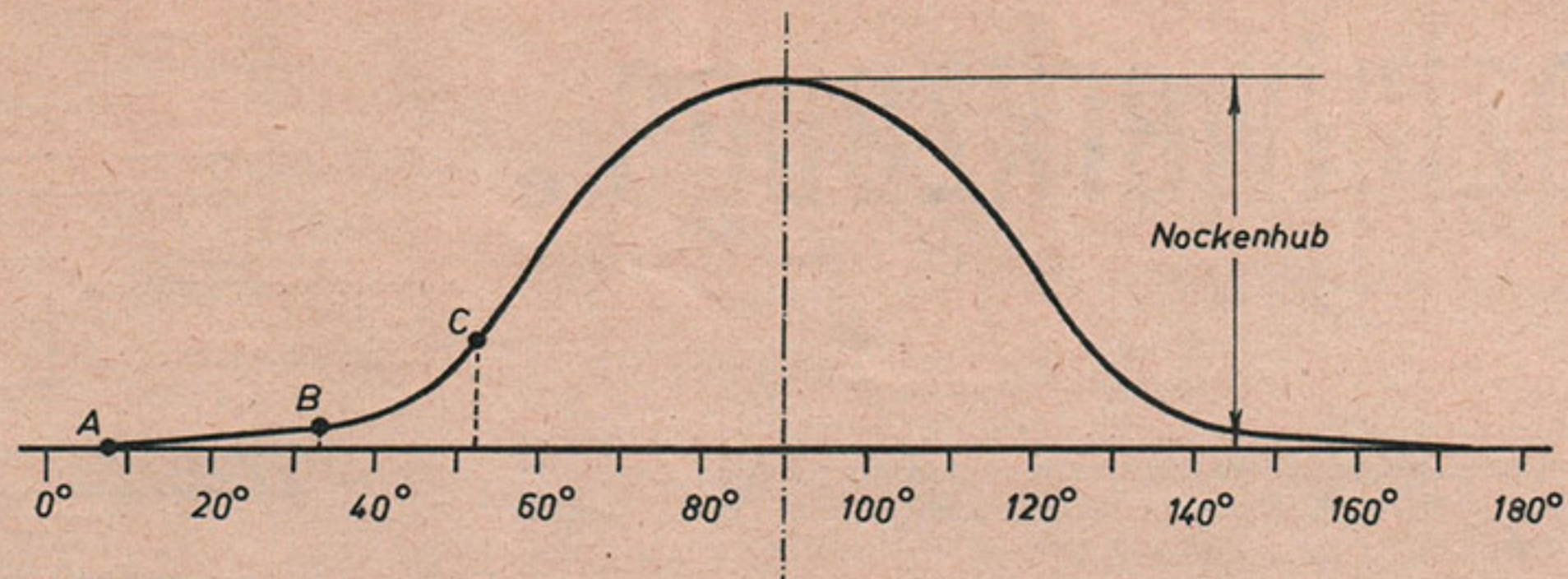
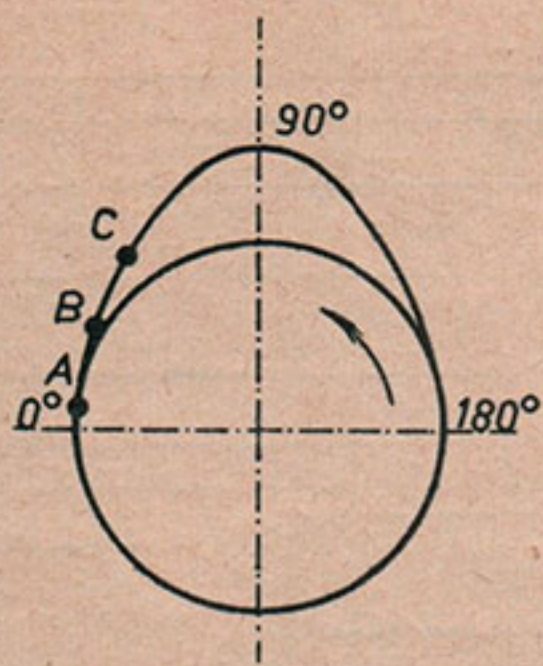
b) Ventilzeiten

Von den Öffnungszeiten der Ventile und deren Lage im Verhältnis zur Kolbenstellung (Lage des Öffnungs- und Schließpunktes auf dem Kurbelkreis) werden weitgehend Leistung und Charakteristik des Motors bestimmt. Jede Veränderung muß Nachteile mit sich bringen — sie kann sich zwar auch leistungssteigernd auswirken, aber das nur im Zusammenhang mit anderen Änderungen. Das Normale ist deshalb, daß die im „Steuerdiagramm“ niedergelegten Steuerzeiten erhalten bleiben, und deshalb werden bei modernen Motoren die Antriebsräder der Nockenwelle (Zahn- oder Kegel- bzw. Kettenräder) so markiert, daß bei der Montage eine Nockenwellenverstellung und damit eine Verschiebung der Steuerzeiten sicher vermieden wird. Lediglich dann, wenn — etwa als Ersatzteil — unmarkierte Teile eingebaut werden müssen, ist

wie hier im Prüfzeiten-Diagramm ersichtlich, verringern sich die Öffnungszeiten der Ventile immer dann, wenn ein zu großes Betriebsspiel eingestellt wurde.

Die Steuerzeiten in beiden Diagrammen entsprechen den auf der gegenüberliegenden Seite aufgeführten Werten für den Motor der BMW R 27.





eine Nachprüfung des Steuerdiagramms erforderlich. Dazu bedarf es einer Gradscheibe mit feststehendem Zeiger — die Gradscheibe wird auf der Kurbelwelle, der Zeiger an einem feststehenden Motorteil befestigt, Scheibe und Zeiger werden so gestellt, daß 0 auf der Gradmarkierung und Totpunkt zusammenfallen. Sitzen Einlaß- und Auslaßnocken auf einer Welle, gegeneinander also nicht verdrehbar, so genügt es, an Hand der Gradscheibe nur einen Einstellpunkt aus dem Steuerdiagramm (das man natürlich kennen muß) zu suchen und danach die — unmarkierten und nun vorteilhaft nachzumarkierenden — Antriebsräder in Eingriff zu bringen. Dann müssen die anderen Punkte (Öffnungs- und Schließpunkte) automatisch stimmen. Wo man das Steuerdiagramm, d. h. die Steuerzeiten herbekommt? Normalerweise aus der Betriebsanleitung — wenn sie da nicht zu finden sind auf Anfrage beim Werk oder (selten) einem informierten Händler. Bei ganz alten Motoren, für die es keinerlei solche Unterlagen mehr gibt, bleibt als probates Rezept, die Nockenwelle so zu stellen, daß im OT nach Schluß des Auspufftakts beide Ventile gleichweit geöffnet sein

Punkt A liegt auf dem Nockengrundkreis, Punkt B bereits in der Anlaufkurve des Nockens, hier erfolgt die erste Berührung mit dem Betätigungsglied (Stößel), wenn das Ventilspiel korrekt mit seinem vorgeschriebenen Einstellwert eingestellt wurde. Punkt C liegt bereits auf dem steilen Anstieg der Nockenkurve und kann deshalb leichter wahrgenommen werden, wenn der Motor zwecks Kontrolle der Steuerzeiten durchgedreht wird. Hier erfolgt der Kontakt mit dem Stößel, wenn das vergrößerte Prüfspiel (2 mm) eingestellt wurde.

sollen, d. h. das Einlaßventil soll um die gleichen Winkelgrade vor diesem OT öffnen wie das Auslaßventil nach dem OT schließt.

Zur Kontrolle der Steuerzeiten gehört nun freilich noch etwas: nämlich die Kenntnis des Ventilspiels, zu dem die im Steuerdiagramm fixierten Steuerzeiten gehören. Meist wird dieses „Prüfventilspiel“ nicht gleich dem Einstellspiel sein, sondern größer, beispielsweise 2 mm (statt 0,2 mm!). Der Grund hierfür läßt sich aus der obigen zeichnerischen Darstellung ersehen:

Die Erhebungskurve eines modernen Nockens steigt verhältnismäßig sanft an (siehe Abwicklung des Nockens oben rechts). Deshalb ist es schwierig, den Punkt zu erkennen, an dem — bei

normalem Einstellspiel — das Anheben des Ventils beginnt. Stellt man für diesen Prüfzweck ein erheblich größeres Spiel ein, beispielsweise also die genannten 2 mm, so erfolgt das Anheben erst bei C, also auf einem schon wesentlich steileren Nockenstück, und läßt sich deshalb genauer feststellen. Freilich bedingt das, daß zu diesem Prüfventilspiel auch Prüf-Steuerzeiten angegeben werden — im Diagramm auf der linken Seite rechts unten sieht man, wieviel knapper diese Zeiten gegenüber den wirklichen, hier für eine BMW R 27 aufgezeichneten, sind. In Zahlen sieht das für dieses Beispiel dann so aus:

	mit Einstellspiel normal	mit Prüfspiel 2 mm
Einlaß öffnet	50° v. OT	4° v. OT
Einlaß schließt	70° n. UT	23° n. UT
Auslaß öffnet	90° v. UT	43° v. UT
Auslaß schließt	30° n. OT	16° v. OT

Selbstverständlich muß nach einer solchen Steuerzeiten-Kontrolle dann das ordnungsgemäße Ventil-Einstellspiel lt. Betriebsanleitung bei kaltem Motor wieder hergestellt werden.

(Wird fortgesetzt)

Für das Bücherbord des Motorradfahrers

Motorräder in Deutschland 1894–1967. Eine Typengeschichte von Erwin Tragatsch. 344 Seiten und über 400 Abbildungen. Erschienen im Motorbuch Verlag Stuttgart, Postfach 1370. Preis in Ganzleinen DM 32.—. Wer nicht weiß, wer Erwin Tragatsch ist, könnte es verwunderlich finden, daß diese einmalige Typengeschichte des Motorradbaus in Deutschland von Anbeginn bis in unsere Tage in England geschrieben wurde. Aber die Leser des MOTORRAD kennen den Autor als dessen Mitarbeiter, sie kennen seine umfangreichen Berichte aus der Geschichte des Motorrads und des Motorradsports, sie haben sich sicherlich schon oft über das schier unerschöpfliche Wissen dieses Mannes gewundert — und sie werden beipflichten, daß wahrscheinlich überhaupt nur Erwin Tragatsch dieses Lexikon über rund 600 deutsche Marken und ihre Motorradmodelle zusammentragen konnte. Wer wenigstens einen Teil dieser sieben Jahrzehnte deutscher Motorradgeschichte miterlebt hat, wird immer wieder staunen, welche Fülle von Details der Verfasser hier festgehalten hat, wie er Entstehen, Aufstieg — und nur zu oft leider Abstieg so vieler einst bekannter (und noch mehr heute gänzlich und schon zu ihrer Zeit den meisten unbekannter) Firmen und Produzenten in aller gebotenen Kürze, aber doch so präzise wie nur eben nach so langer Zeit möglich, schildert. Er war insbesondere auch bemüht, durch Illustrationen die Erinnerung an die meisten der aufgeführten Typen noch plastischer werden zu lassen, und wenn diese auch nicht in allen Fällen sehr glücklich plaziert sind, tragen sie doch ganz wesentlich zum hohen Wert dieses Buches bei, das ein Mann schrieb, der sein ganzes Leben lang mit der europäischen Motorradindustrie und -wirtschaft aufs engste verbunden war. So wird Tragatschs Buch bald zu den wenigen Standardwerken zählen, die es in der Motorradliteratur überhaupt gibt — ein unersetzliches Nachschlagewerk für jeden, der am Motorrad und seiner wechselvollen Entwicklungsgeschichte in Deutschland interessiert ist.

★

Sport mit Motorrädern. Von Christian Christophe. 184 Seiten mit 200 Fotos und zeichnerischen Darstellungen. Erschienen im Motorbuch Verlag Stuttgart, Postfach 1370. Preis in Ganzleinen DM 16.80. Schon seit den Jahren, als DAS MOTORRAD in Berlins Magazinstraße „gemacht“ wurde, gehört Crius zu seinen Mitarbeitern, gehören seine typischen und so ungemein treffenden Skizzen, mit denen er seine launigen Berichte über das, was er beim Umgang mit Motorrädern erlebte, illustriert, zu den beliebtesten Beiträgen unserer Zeitschrift. Vielleicht auch deshalb, weil jeder, der Crius liest, hinter seiner humorigen Saloppheit den Ernst und die oft wissenschaftliche Sorgfalt spürt, mit denen dieser „Motorradnarr“ all den tausendfältigen Problemen nachspürt, die das Motorrad und das Motorradfahren aufwerfen — und die letztlich die Beschäftigung mit Motorrädern so reizvoll machen. Eigentlich hatte Crius nur über seine ureigenste Domäne im Motorradsport, über das Trialfahren, schreiben wollen. Aber dann ließ er sich überzeugen, daß man den Trialsport doch nicht losgelöst von all den anderen Disziplinen des Sports mit Motorrädern sehen sollte, sondern als einen — bestimmt nicht

den geringsten — Teil des Ganzen. Und da ein Mann wie Crius nur über das schreibt, was er selbst bis ins Letzte erfahren und erlebt hat — deshalb holte er sich für manches Helfer aus dem Kreis seiner Freunde — den Praktiker Claude Peugeot z. B. wie den leider inzwischen von uns gegangenen Jaques Birger als Theoretiker — nicht ohne darauf bedacht zu sein, daß auch dort, wo in diesem Lehrbuch des Motorradsports ein bißchen Theorie unvermeidlich erschien, der Leser sich von ihm selbst, von Crius und seinem lebenswürdigen Plauderton angesprochen fühlt. Crius hat sein Buch in erster Linie für alle die geschrieben, die alljährlich neu als Aktive zum Motorradsport stoßen — ihnen möchte er Berater und Helfer sein, um ihnen manches Lehrgeld und manche enttäuschende Eigenerfahrung zu ersparen. Aber nicht nur diese Jungs werden das Buch verschlingen; mancher, der selbst keine sportlichen Ambitionen mehr hat, wird es sich kaufen, weil es Crius geschrieben hat, der sooft schon sagte, was sie ähnlich gefühlt hatten.

★

VARTA-Führer durch Deutschland 1967/68. Auf 960 Seiten 5438 Orte mit 13 984 Hotels und Restaurants, dazu 232 Stadtpläne und Karten. Herausgeber VARTA-Akt.-Ges. Frankfurt/M., Verleger Mairs Geographischer Verlag, Stuttgart. Preis in widerstandsfähigem Balacron-Einband DM 21.80. Rechtzeitig zur Reisesaison ist der schon zu einem Begriff gewordene, wegen seiner absoluten Sachlichkeit und Zuverlässigkeit geschätzte Führer durch Westdeutschlands Hotellerie und Gastronomie in seiner nunmehr 10. Auflage herausgekommen. Die eingesetzten, unerkannt und unbeeinflusst von jeglichem Werbeinteresse arbeitenden Reiseinspektoren des VARTA-Führers haben wieder mehr als 120 000 km zurückgelegt, um Königsberger Klopse und Matratzen, Übernachtungspreise und Hotelfrühstücke zu prüfen und die Preis- und sonstigen Angaben dieses Reisehilfswerks auf den neuesten Stand zu bringen. Wie von jeher auch für Motorradfahrer ein empfehlenswerter Reiseberater.

★

Der neue GROSSE SHELL-ATLAS 1967/68. Erschienen in Mairs Geographischem Verlag, Stuttgart. 460 Seiten. Preis in festem Pappereinband DM 23.50. Es ist Ansichtssache, ob man sich vor und während der Reise an Hand einzelner Straßenkarten oder eines Atlas informiert. Wer aber schon einmal mit dem Großen Shell-Atlas „gearbeitet“, seine kleinen und größeren Touren mit ihm daheim in Ruhe vorbereitet und ihn dann auch unterwegs immer wieder zu Rate gezogen hat, wird ihn nicht mehr missen wollen. Nun liegt auch er in seiner Neu-Ausgabe für 1967/68 vor — und immer wieder ist man über die Reichhaltigkeit des Inhalts erstaunt. Deutschlandkarten, Stadtumgebungskarten, Europa-Reise- und Planungskarten, Spezial-Alpenkarten, dazu Stadtpläne, Hotelverzeichnisse und Ortsregister fehlen ebensowenig wie Informationen über den Grenzübergang, Entfernungstabellen und eine große Deutschland-Übersichtskarte im Maßstab 1:3 000 000. Tausenden von Änderungen war die Neuauflage unterworfen, so daß das Werk wieder für lange Zeit „up to date“ sein dürfte und seine Anschaffung sich für jeden lohnt, dessen Fahrzeug ihn in den kommenden Monaten auf ferienfroher Fahrt durch die Lande tragen soll.

Spezialwerkzeuge 5

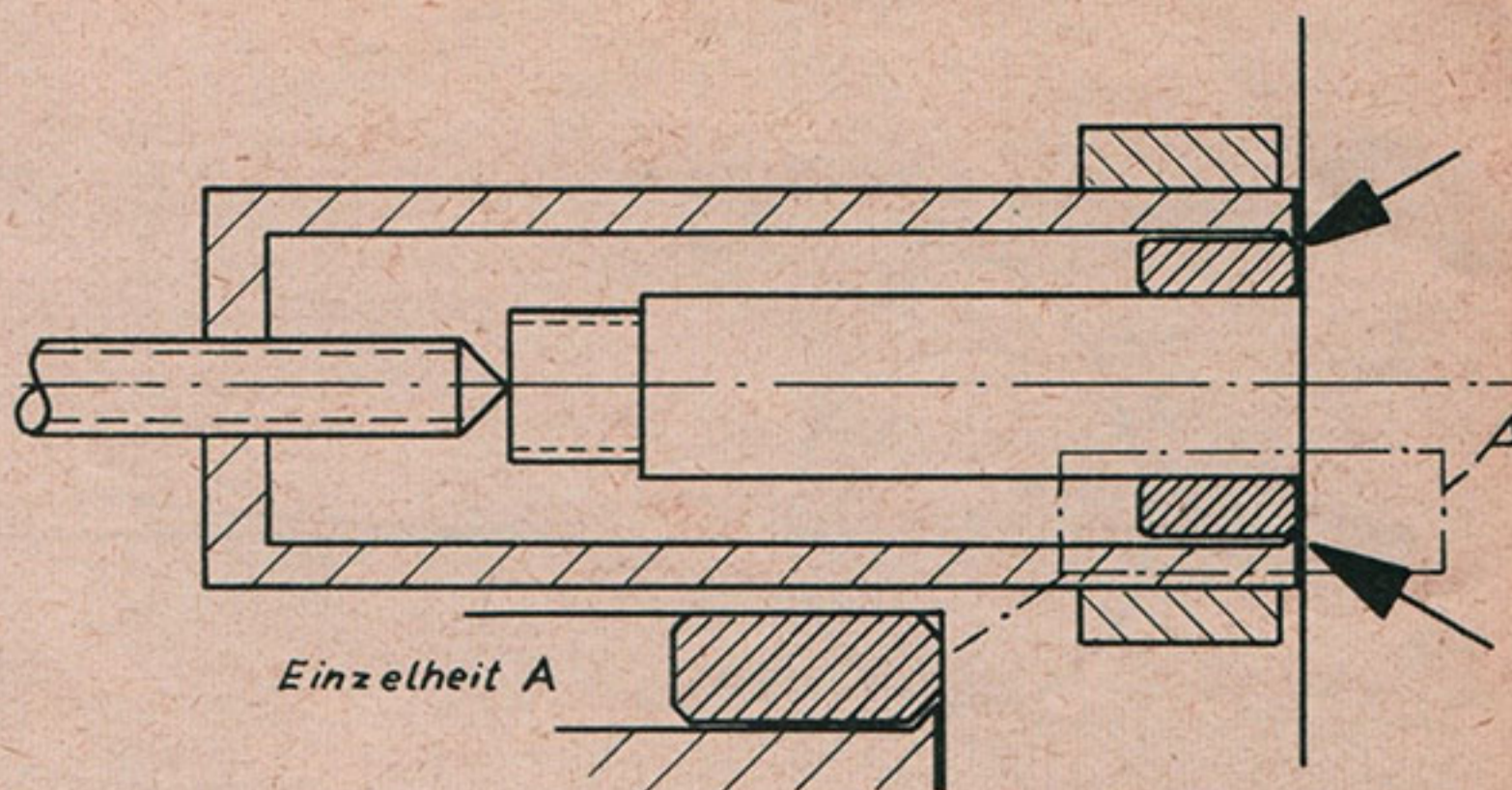
(Fortsetzung aus Heft 6/67)

Die letzte Fortsetzung schloß mit der traurigen Feststellung, daß man ohne den speziellen Regina-Glockenabzieher nicht einmal mit schmutzigen Tricks das Schneckenrad von der Kurbelwelle herunterziehen kann. Das Schneckenradgewinde ist nicht kräftig genug, als daß man es etwa nur an einigen Punkten am Umfang mit Schrauben festhalten könnte, da brechen glatt Ecken heraus. Man kann sich nur damit trösten, daß die meisten Glockenabzieher heute nicht unbedingt für derartige Spezialgewinde gebraucht werden, sondern daß in fast allen Fällen ein halbwegs „normales“ Feingewinde vorgesehen ist. Etwa beim Sachs 100/4 S am Polrad das Gewinde $M\ 30 \times 1$. Und da gibt es schon wieder Ausweichmöglichkeiten in größerer Anzahl. Da ist der Bastler am besten dran, der die vollständigste Schraubkiste hat; je mehr Schrott man gesammelt hat, um so leichter fällt einem das Improvisieren von Spezialwerkzeugen. Bleiben wir gleich mal beim Beispiel $M\ 30 \times 1$. Wenn man sich dies Gewinde vorstellt, dann wird man recht bald daraufkommen, daß es praktisch nur ein oder zwei Stellen am Motorrad geben könnte, wo dies Gewinde vorkommt. Etwa Steuerkopfrohr. Und dafür gibt es auch Muttern, so daß man sowohl Außen- als auch Innengewinde zur Verfügung hätte. In meiner Schrottkiste fand sich ein Steuerkopfrohr der alten Regina mit den dazugehörigen Muttern, so daß damit die Kombination eines Werkzeuges nur noch halb so schwierig war. Der normale Zweiarmabzieher diente mit seiner Spindel wieder zum Abdrücken, die Arbeit war zwar etwas umständlich, aber keinesfalls Murks. Bei kleineren Gewinden ist die Chance noch größer, da kommen Achsmuttern (z. B. die Haltemutter auf der Kettenradseite) Auspuffüberwurfmutter und ähnliche in Frage, die auch oft in Verbindung mit dem Zweiarmabzieher saubere Arbeit gestatten. Es kommt ja fast immer nur darauf an, ein glattes rundes Teil mit dem nötigen Überstand zu versehen, hinter den man mit Abzieherklauen hinterfassen kann. Und wenn selbst das aus Platzmangel nicht geht, dann braucht man nur ein Stück Material, in das etwa zwei Gewindebohrungen $M\ 8$ geschnitten werden können, um diese mit langen Zugschrauben zu versehen, mit denen man aus der Enge herauskommt.

Bei solchen Hilfskonstruktionen besteht naturgemäß sehr stark die Gefahr, daß man ein windelweiches Gestänge hinkombiniert, das schon beim schärferen Ansehen in seine Bestandteile zerfällt, erst recht aber beim wirklichen Gebrauch krumm und schief verbiegt. Ein wenig Fingerspitzengefühl für derartige Dinge muß man schon haben, sonst klemmt man sich selbst beim Festhalten des Gitterwerkes womöglich die Finger ab.

Ebenfalls zu den Glockenabziehern möchte ich einige Spezialwerkzeuge rechnen, die fürs Abziehen von Lagerringen von Wellenenden gedacht sind. Diese Lagerringe können sowohl von Rollenlagern sein, haben dann also eine völlig glatte Oberfläche, die zudem noch glashart ist und nicht irgendwie geklemmt werden kann, sie können aber auch von sogenannten Schulterlagern stammen, die hauptsächlich bei kleinen Motoren (Fünffzignern und Hundertern) eingebaut sind. Diese Lager sind auseinandernehmbar, der Außenring läßt sich herunterziehen, dafür hat der Innenring wenigstens

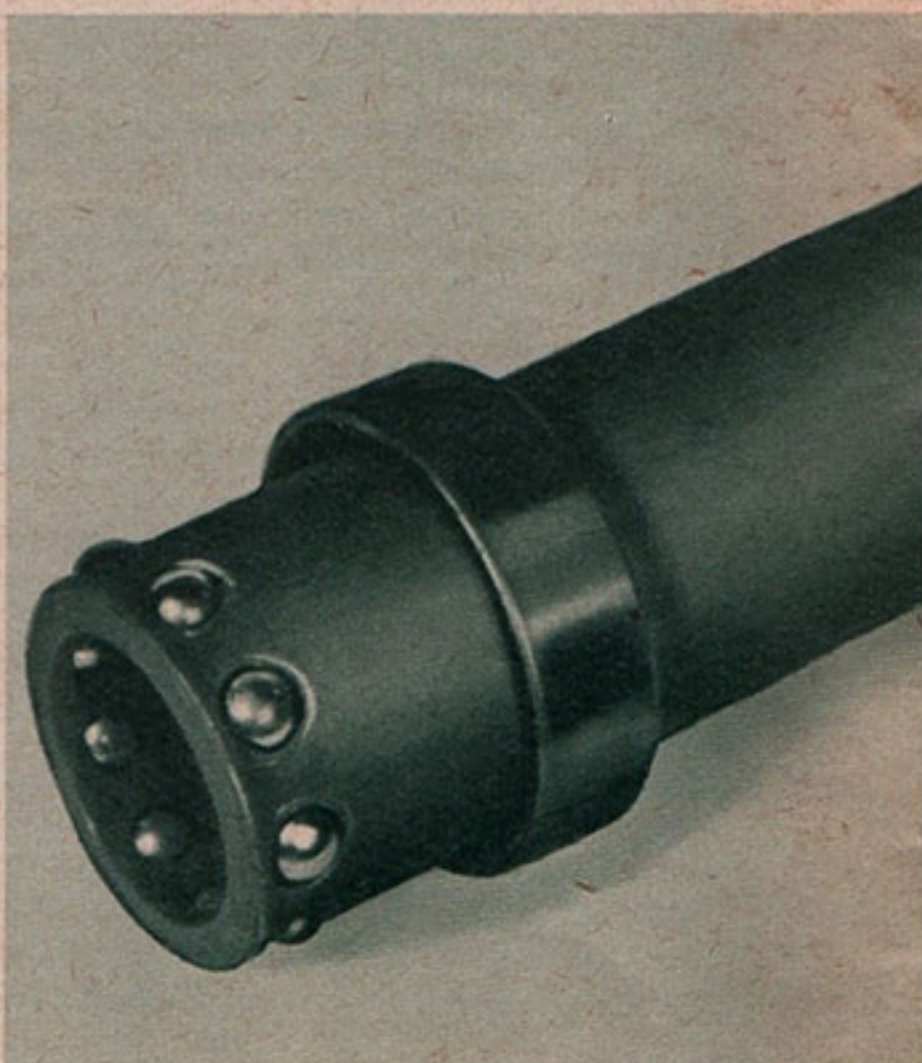
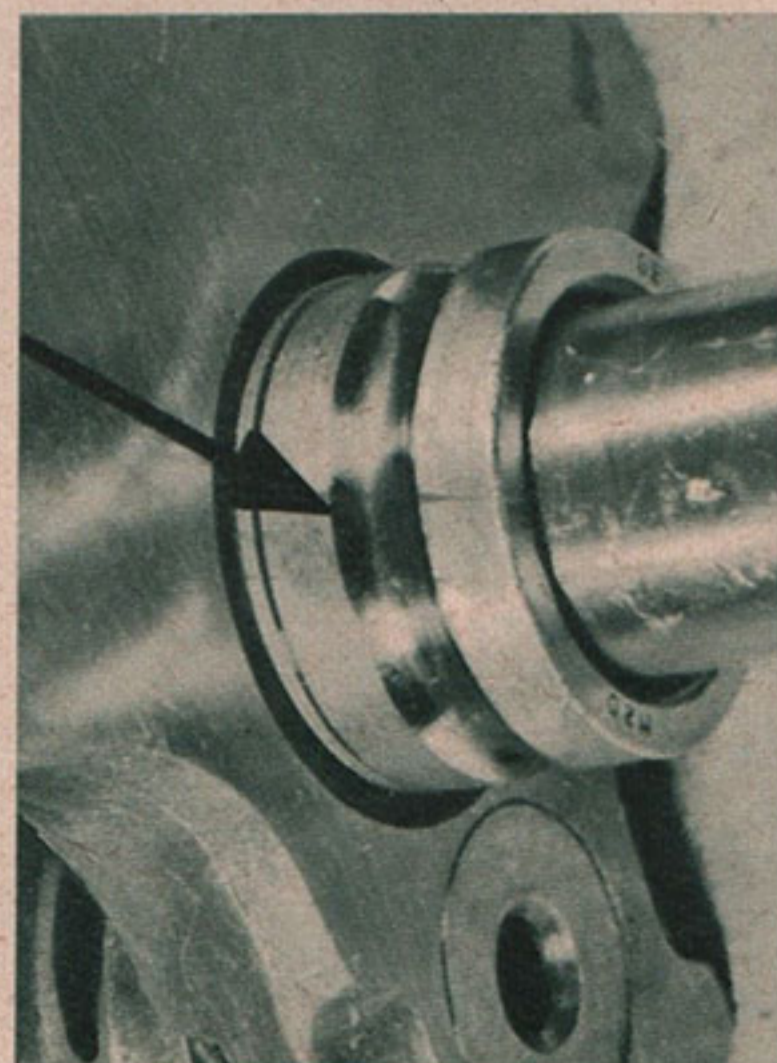
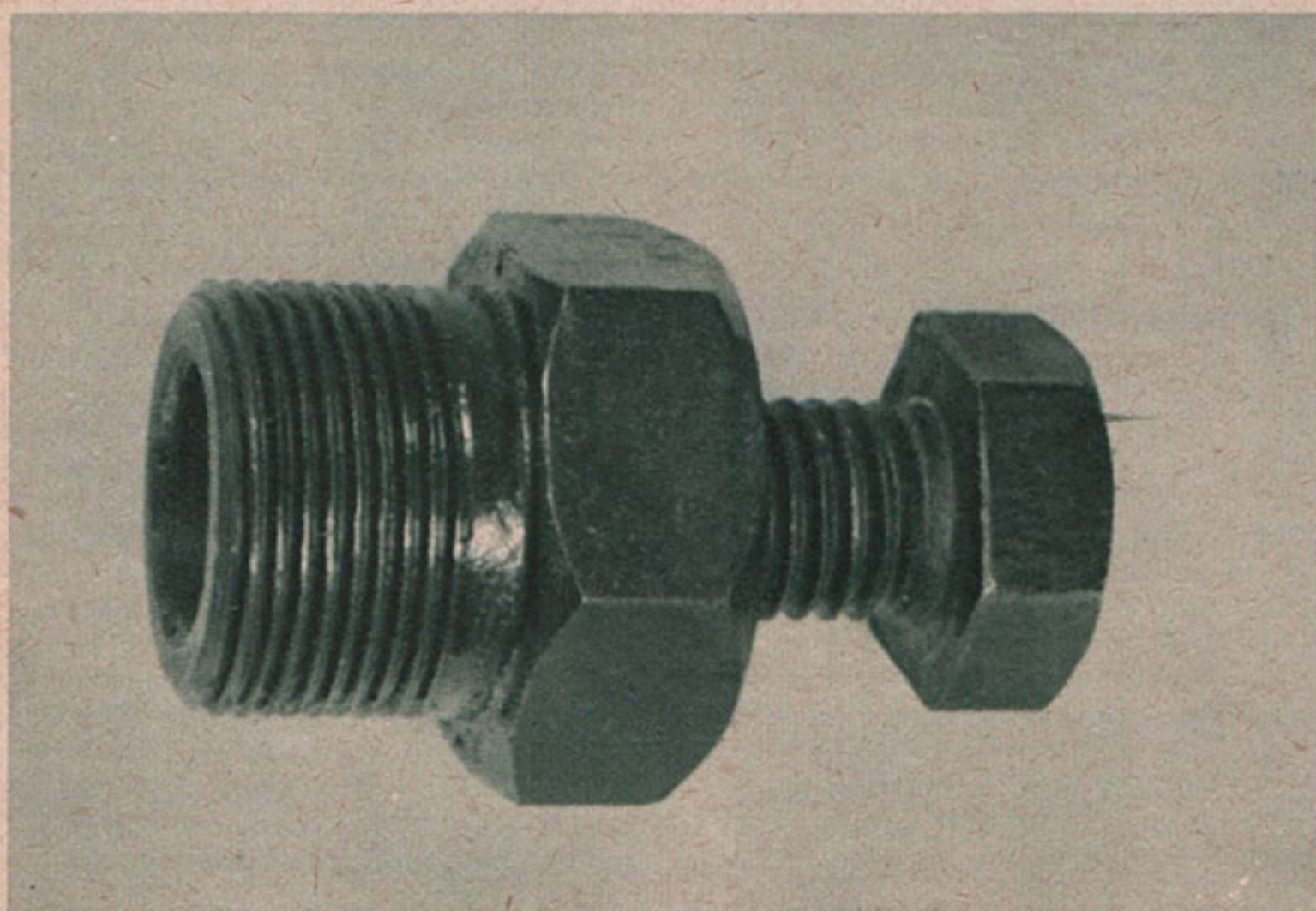
Links unten ein glockenförmiger Abzieher einmal andersherum, nämlich mit dem Gewinde außen, wie er häufig bei den kleinen Fünffzignern als Polradabzieher vorkommt. Hier könnte man sich ganz einfach mit einem Stück Schraube desselben Gewindes helfen, wenn man eines in der großen Schrottsammelkiste hätte! Oben der Abziehvorgang bei einem Rollenlagerinnenring schematisch dargestellt. Die kleine Fase (Pfeil) muß zum Festhalten reichen. Übrigens der Kreidler-Abzieher arbeitet etwa nach dem gezeichneten Prinzip. — Rechts: Für den Sachs-Abzieher nutzt man die Laufrille der Lagerkugeln aus, die dadurch aber schon bei einem einzigen Abziehvorgang fast sicher beschädigt wird.



eine Kugellaufrille, in die man sich mit einem Abzieher verbeißen könnte. Bleiben wir erst mal bei den Rollenlagerringen. Die 250er Adler hatte einen solchen auf der Kurbelwelle, der bei jeder vollständigen Motordemontage heruntergezogen werden mußte, weil er nämlich die Bohrung für den Spezial-Zahnschlüssel verdeckte. Zum Abziehen blieb bei den beengten Platzverhältnissen nur eine winzige Kleinigkeit. Jeder Kugellagering ist an seinen Kanten nicht völlig scharf, sondern leicht gerundet. Das ist nicht viel, die Rundung ist etwa in der Größenordnung von halben Millimetern, aber man kann gerade noch hintergreifen. So machte man ein geschlitztes Rohr (recht dickwandig, etwa 8 mm Wandstärke), das mit seinem Innendurchmesser gerade eben über den Lagerring geschoben werden konnte. Am Ende des Rohres warf man innen einen winzigen Grat auf, der möglichst genau an die kleine Abrundung der Lagerkante paßte. Und damit das Rohr jetzt nicht beim geringsten Zug wieder abrutschte, sondern sehr fest an den Lagerring angelegt werden konnte, schob man einen Ring drüber, der ganz kräftig angepreßt werden mußte und so die beiden Rohrhälften wieder zusammenhielt. Mit dem winzigen Grat konnte man nun erstaunliche Kraft übertragen. Wie sehr der Grat wichtig war, läßt sich daraus sehen, daß man das Werkzeug sofort wegwerfen konnte, wenn man ein einziges Mal beim Abziehen abgerutscht war und den Grat weggedrückt hatte. Nein, wegwerfen war nicht immer nötig. Manchmal ließ sich mit gefühlvollen Hammerschlägen wieder so ein Grat aufwerfen, der dann zumindest einen Lagerring überlebte (siehe Zeichnung oben). Ähnlich ist das Werkzeug zum Abziehen des Lagerinnenringes vom Kreidlermotor gemacht, nur hat man dort gleich bei der Konstruktion der Lagerstelle darauf geachtet, daß hinterm Ring ein klein wenig mehr Platz war (durch Distanzscheiben), so daß man den Grat etwas kräftiger halten konnte, er also nicht ganz so empfindlich war.

Eine sehr geschickte Lösung (die meines Wissens auch patentiert ist) fand ich beim Sachs-Motor. Ein Rohr mit Kugeln wird auf den Lagerring geschoben, die Kugeln werden mit einem äußeren Ring in die Laufrille des Innenringes gedrückt und nun kann man fast jede beliebige Kraft übertragen. Einen Haken hat die Sache: auch dieses Werkzeug muß einigermaßen genau gearbeitet sein, damit man nicht abrutscht und nicht die Laufbahn verdirbt. Die letztere Gefahr ist praktisch nicht zu umgehen, denn man wird nie erreichen können, daß alle Kugeln zugleich die Kraft übertragen, es wird also immer Druckstellen auf dem Lagerring geben. Deshalb gehört an diese Stelle ein Grundsatz geschrieben: Lagerringe, die einmal durch Druck auf die Laufbahn abgezogen wurden, ohne Ansehen gleich wegwerfen. Ein zweiter Grundsatz soll auch nicht unerwähnt bleiben: man nehme beim Kauf von Spezialwerkzeugen, bei denen es auf genaue Maßhaltigkeit ankommt, auf jeden Fall wenigstens den entsprechenden Lagerring, möglichst komplett Welle mit Lager als Probiermuster mit, sonst geht es einem so wie mir mit Sachs-Werkzeug, das mit nur 0,3 mm Untermaß und weniger nicht passen wollte (und sich auch nicht nacharbeiten ließ, siehe Seite 240).

(Wird fortgesetzt)

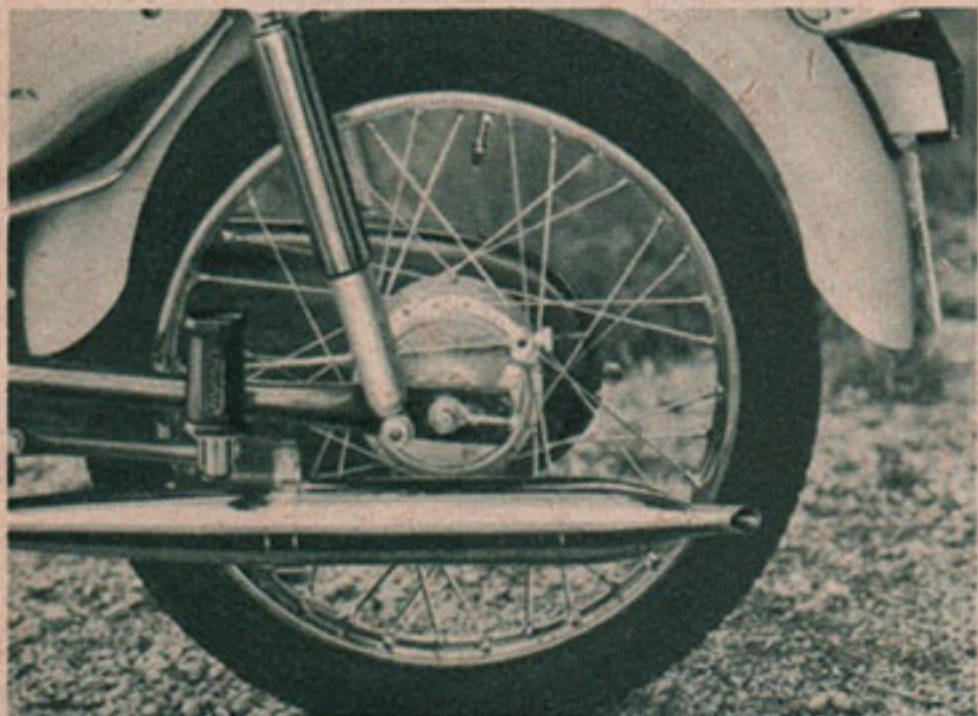


Das gibt es alles in unserem Programm: Schnelle Motorräder (100 ccm), rassige Kleinkraftmäder (50 ccm), spritzige Roller, Mokicks mit Motorrad-Charakteristik, unverwüstliche Mopeds, Mofas voll Schwung. Elegante und leichtlaufende Fahrräder bauen wir auch. Dazu bieten wir einen ausgezeichneten Service.



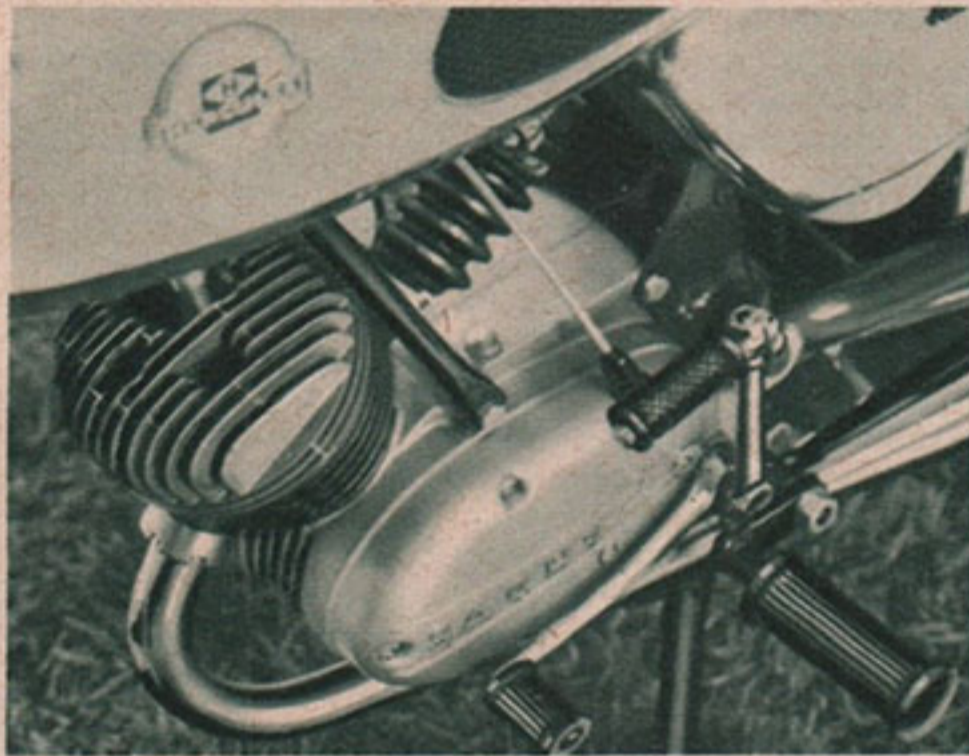
Eine tolle Maschine für Führerschein fünf. Temperament mit Motorrad-Charakteristik - HERCULES MK 50/1 Super 4

Wir bauen Mokicks, die sehen wie Motorräder aus. (Wir bauen gern alles etwas besser.) Und das gibt ihnen Schwung. Unser Super-Mokick: MK 50/1 Super 4. Eine Klasse Maschine. Mit 4 Gängen. Unwiderstehlich. Der berühmten K 50 verblüffend ähnlich. Trotzdem nur Führerschein fünf! (Darüber hat schon mancher gestaunt!)

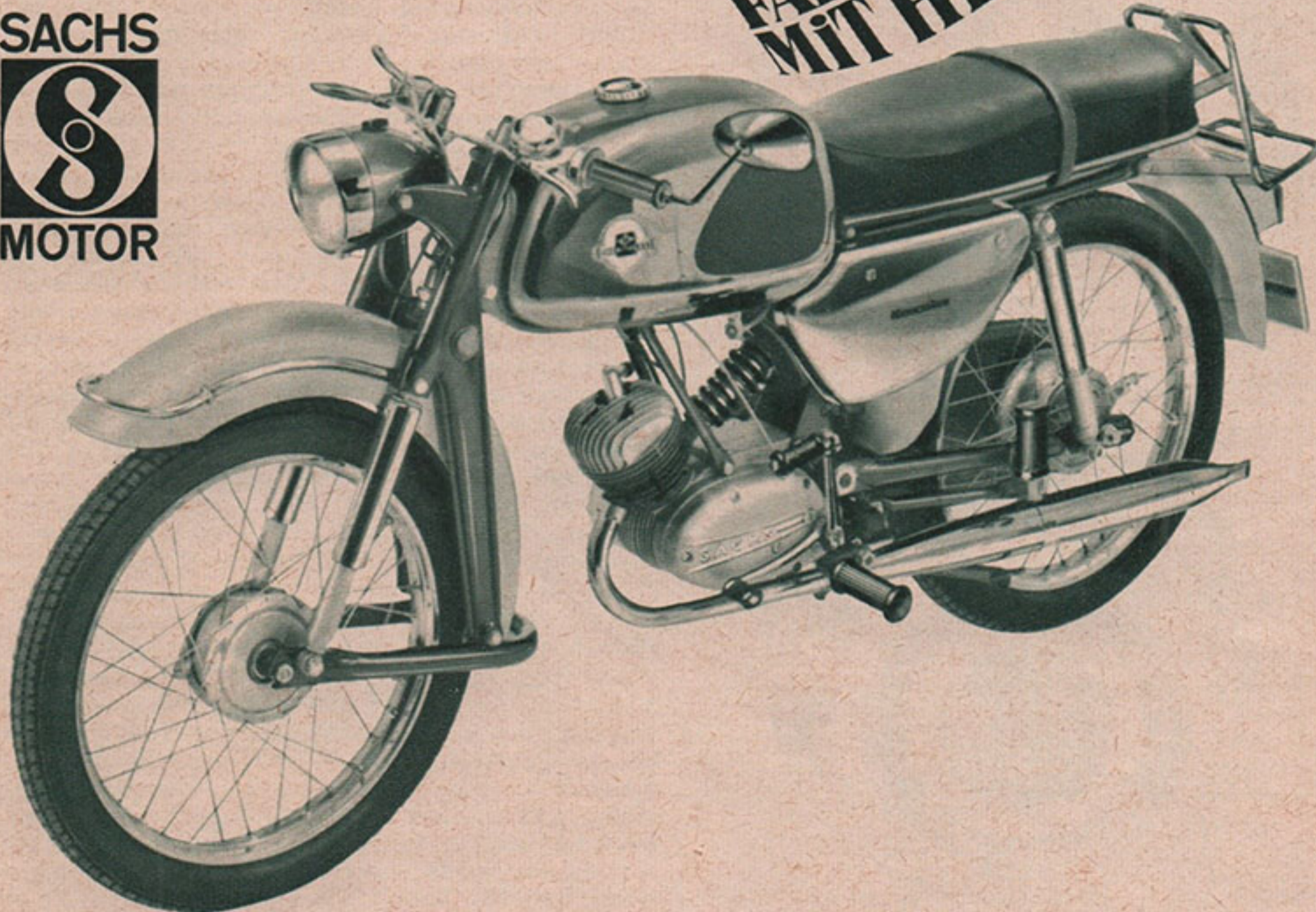


Und eine schwarze Doppelsitzbank. Ein Sattel für zwei. Darauf zischen Sie ab! Den Zentralrohrrahmen haben wir in unseren Geländemaschinen erprobt. Und die Federung! Fahren Sie ruhig mal ins Gelände. (Vorderrad- und Hinterradschwinggabel mit ölgedämpften Federbeinen!) Weitere Finessen: SACHS-Vollbremsnaben, geschlossener Kettenkasten, Tacho eingebaut, Seitenschalen verchromt, HR-Steckachse und ... und ...

Kurz auf den Kickstarter treten. Der SACHS-Motor ist sofort da. Und bringt 2,7 PS auf die



Räder. Mit 4 Gängen haben Sie alles sicher im Griff (Fußschaltung). Eine rassige Maschine. Unser schönstes Mokick. Vielleicht steht noch



eine bei Ihrem Händler. (Was gar nicht so sicher ist!!! Super-Mokicks sind nämlich superschnell weg!!!) Aber wir schicken Ihnen gern ein paar Prospekte.



Nürnberger
HERCULES-Werke
GmbH, Abt. W 4 B
85 Nürnberg 2
Postfach

(Fortsetzung aus Heft 7/67)

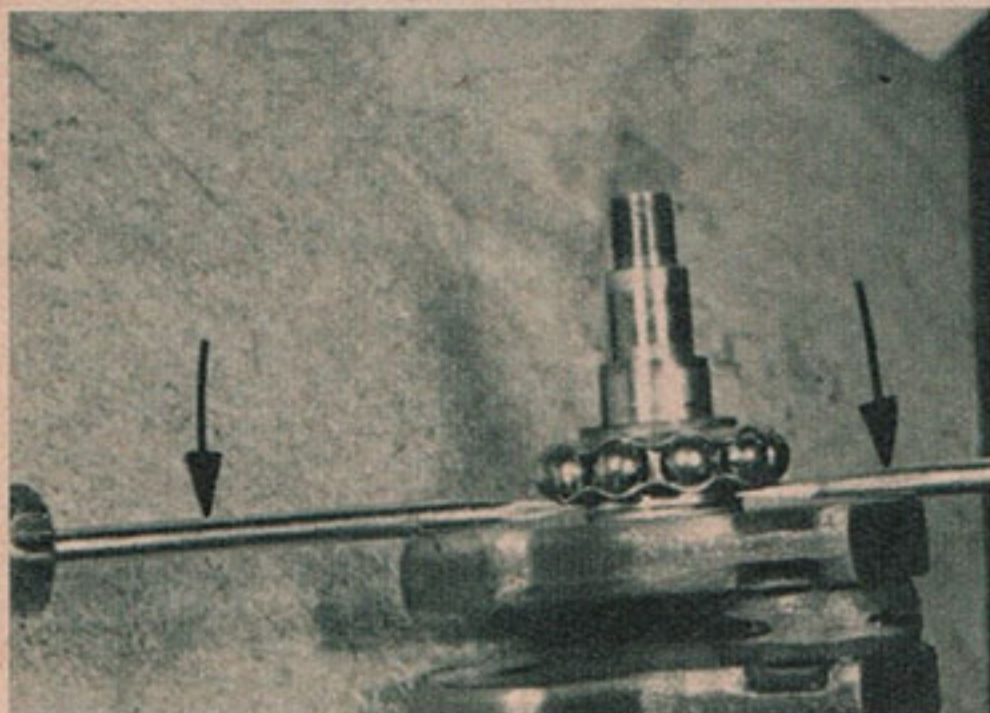
Die eigentliche Demontage war mit den Handgriffen aus dem letzten Heft schon abgeschlossen, was nun noch nötig ist, gehört mehr zur Kontrolle und zum schlichten Teilewechseln. Es werden hier deshalb keine Worte über das Auspressen von Lagerringen aus Gehäuseteilen gesagt, auch Wellendichtungen werden nur am Rande erwähnt, denn all diese Arbeiten gehören zum normalen handwerklichen Können, ohne das man sowieso nicht mit der Bastelei beginnen sollte.

Wir werden uns im folgenden also hauptsächlich mit Sachs-spezialen Feinheiten befassen, als da vor allem das Ausmessen der verschiedenen Seitenspiele ist, damit wir auch einen weitgehend innerlich erneuerten Motor wieder richtig zusammenbekommen. Fangen wir mit der Kurbelwelle an. Wenn man diese reparieren läßt (neues Pleuellager etwa), dann muß unbedingt das seitliche Spiel wieder kontrolliert werden. Dazu Bild 60 das Abhebeln des Kugellauftringes, weil man für die Messungen den Lagerinnenring in den Außenring im Gehäuse einsetzen muß, ihn also von der Kurbelwelle erst mal abziehen muß. Dazu gibt es von Sachs einen sehr geschickt gemachten Spezial-Abzieher (Bild 61), bei dem durch das Überschieben des lagerringähnlichen Außenringes die Kugeln in die Lauffrille des Innenringes gedrückt werden. Für unseren Mustermotor war leider kein passender Abzieher rechtzeitig zu bekommen (die diversen Stücke, die hier am Lager waren, hatten alle einen geringfügig zu kleinen Innendurchmesser, der zum Knipsen nicht aufgerieben werden konnte, schließlich sollten die Werkzeuge ja verkauft werden), so daß eine Behelfslösung ausgeknobelt werden mußte, die auch interessehalber mal gezeigt sei (Bild 62). Auf diese Weise kann man sich durchaus helfen, wenn man unbedingt übern Sonntag den Motor mit neuen Lagern versehen muß. Der alte Lagerring ist dann Schrott, weil er durch die Schraubenspitzen (rundgefeilt) Druckstellen bekommen hat. Auf Bild 63 ist die Mechanik zu sehen, der Pfeil weist auf ein zwischengelegtes Stück Flacheisen, ohne das der Stumpf der Kurbelwelle wahrscheinlich von der Abziehspindel beschädigt worden wäre. Beim Aufpressen des neuen Lagerringes auf die Welle muß man insofern vorsichtig sein, als man keinen Druck über den Hubzapfen übertragen darf. Wenn also mit einem Rohrstück und dem Hammer der Ring aufgeschlagen wird, dann nehme man die Kurbelwelle so in die Hand (ja nicht etwa auf dem anderen Zapfen aufstützen), daß man nur die eine Hubscheibe festhält, auf deren Wellenstumpf man den Ring aufschlägt. Sonst verbiegt man die Welle.

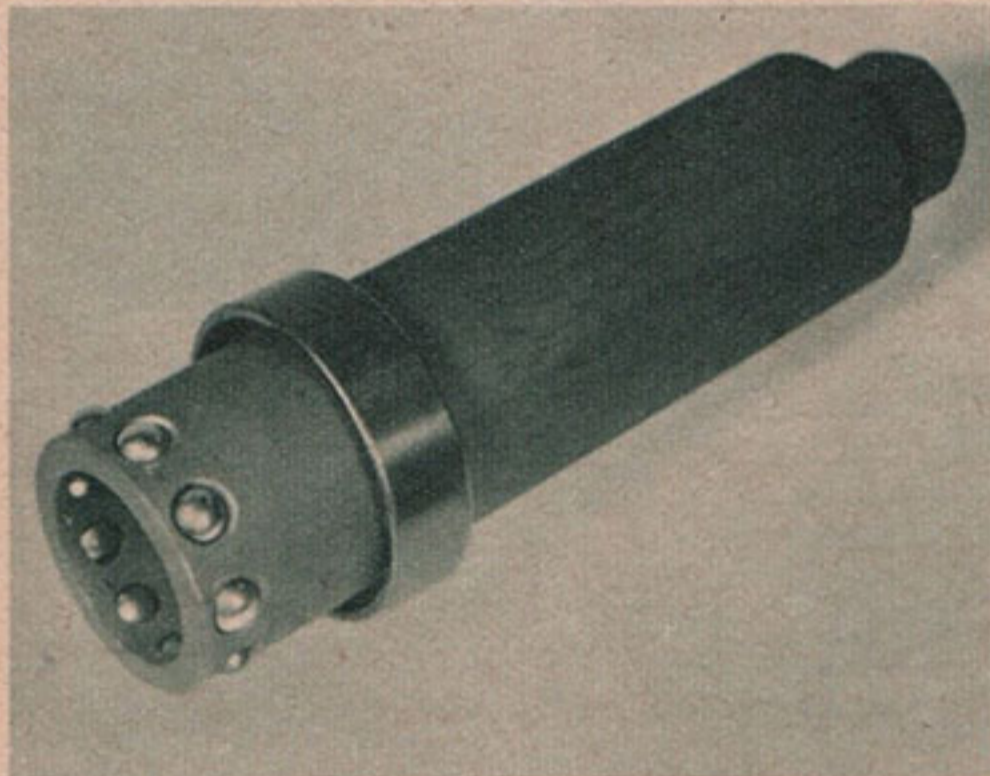
Bild 64 zeigt einen Blick von innen auf den Lageraußenring der Kurbelwelle im Gehäuse: so muß der Wellendichtungsring sitzen, also nach innen gestülpt. In diesen Außenring setzt man nun die Kugeln und den Innenring ein (jeweils natürlich nur die zusammengehörenden Neuteile nehmen, nicht Außen- und Innenringe untereinander vertauschen!) und mißt mit dem Tiefenmaß den Abstand zwischen Gehäusedichtfläche und Lagerinnenring. Hier wurde in Bild 65 nur eine normale Schieblehre verwendet, unter Zwischenlage einer ebenen Schiene, wobei man natürlich die Dicke der Schiene vom angezeigten Maß erst mal abziehen muß (zwischen den Pfeilen!). Dieselbe Meßmethode führen wir mit dem anderen Gehäuse (Bild 66) durch, messen aber hier mit aufgelegter Dichtung! Schließlich wird die Dicke der Kurbelwelle gemessen (Bild 67). Wir haben nun drei Maße, die wir gegeneinander ausspielen müssen. Maß „a“ ist die Tiefe des Gehäuses Kupplungsseite (etwa 29,4 mm mit Dichtung), Maß „b“ ist Tiefe der magnetseitigen Gehäusehälfte (hier 11,3 mm ohne Dichtung), Breite der Kurbelwelle ist 38,2 mm.

Gehäusemaße „a“ und „b“ zusammenzählen: $11,3 + 29,4 = 40,7$ mm. Davon Kurbelwellenbreite abziehen: $40,7 - 38,2 = 2,5$ mm. Seitliches Spiel der Welle soll zwischen 0,1 und 0,2 mm betragen, ziehen wir von den 2,5 mm noch mal 0,15 ab, bleiben 2,35 mm Luft zwischen Kurbelwelle und den beiden Gehäusen übrig, die wir mit Scheiben ausgleichen müssen. Diese Scheiben werden gleichmäßig unter beiden Lagerinnenringen auf der Kurbelwelle verteilt, in unserem Rechenbeispiel also werden wir rechts und links je 1,2 mm unterlegen (Pfeil Bild 68), womit wir immer noch ein Spiel

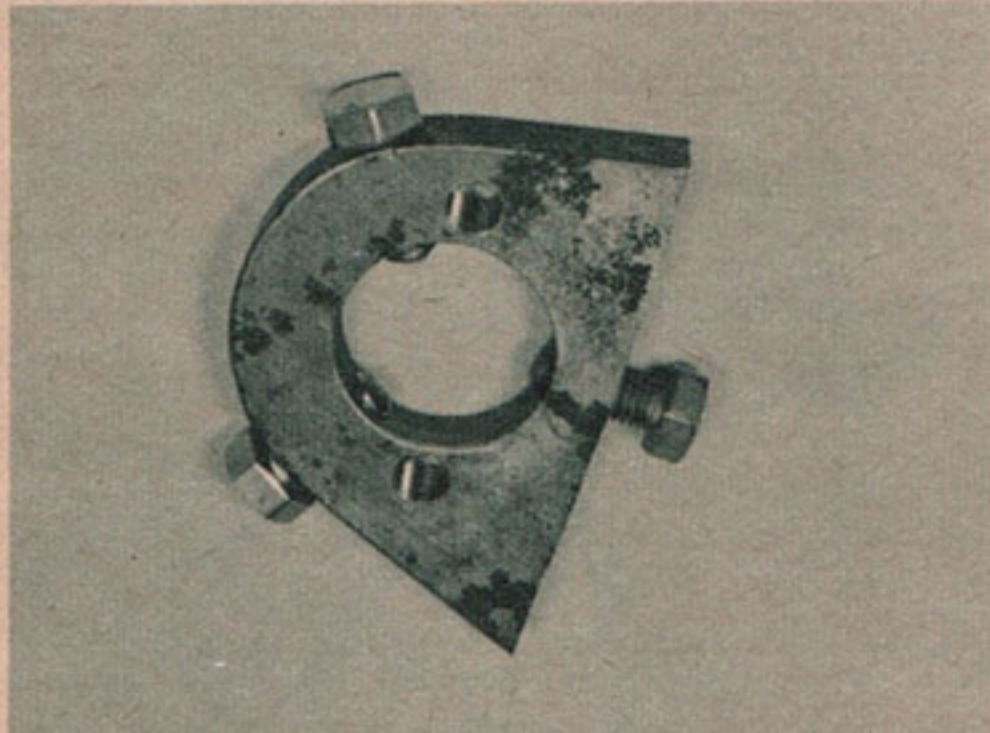
60



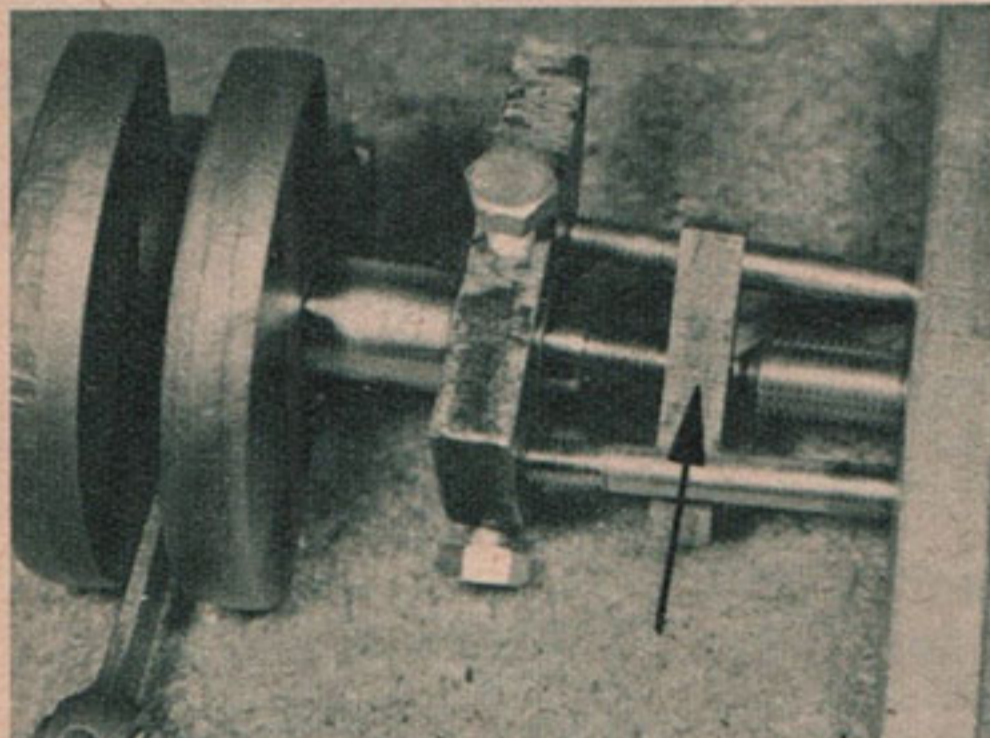
61



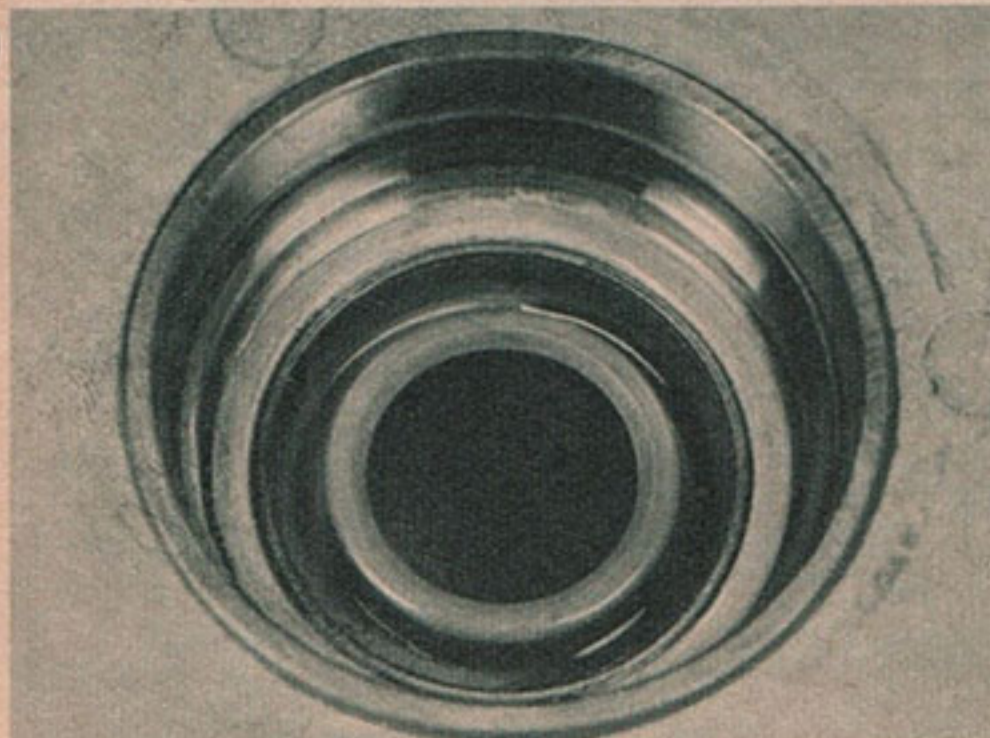
62



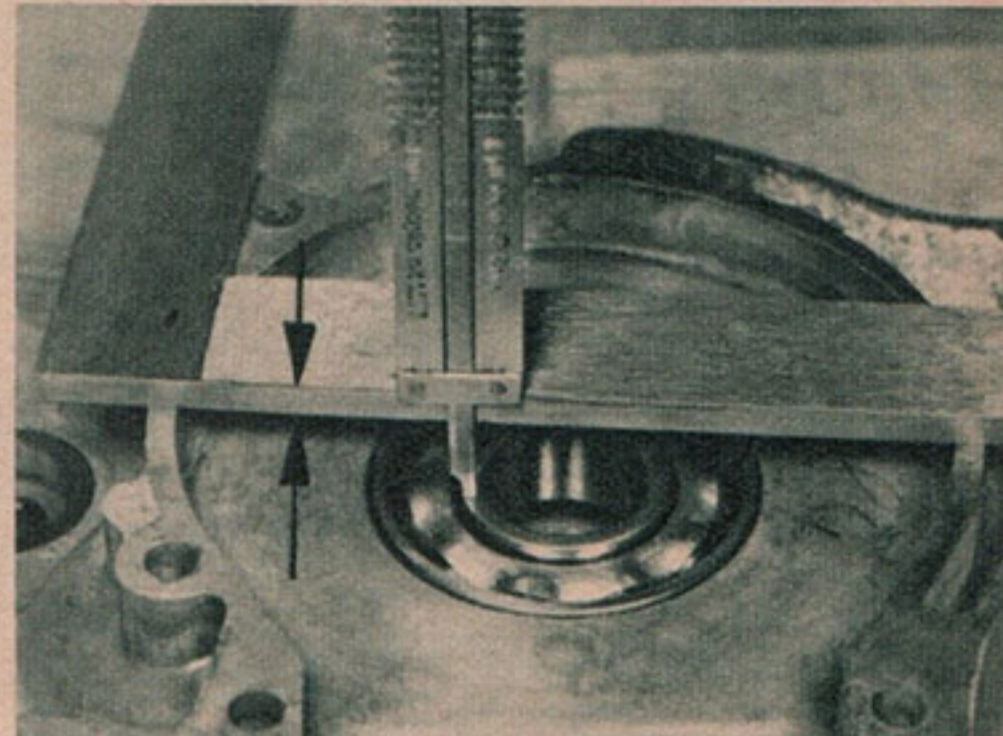
63



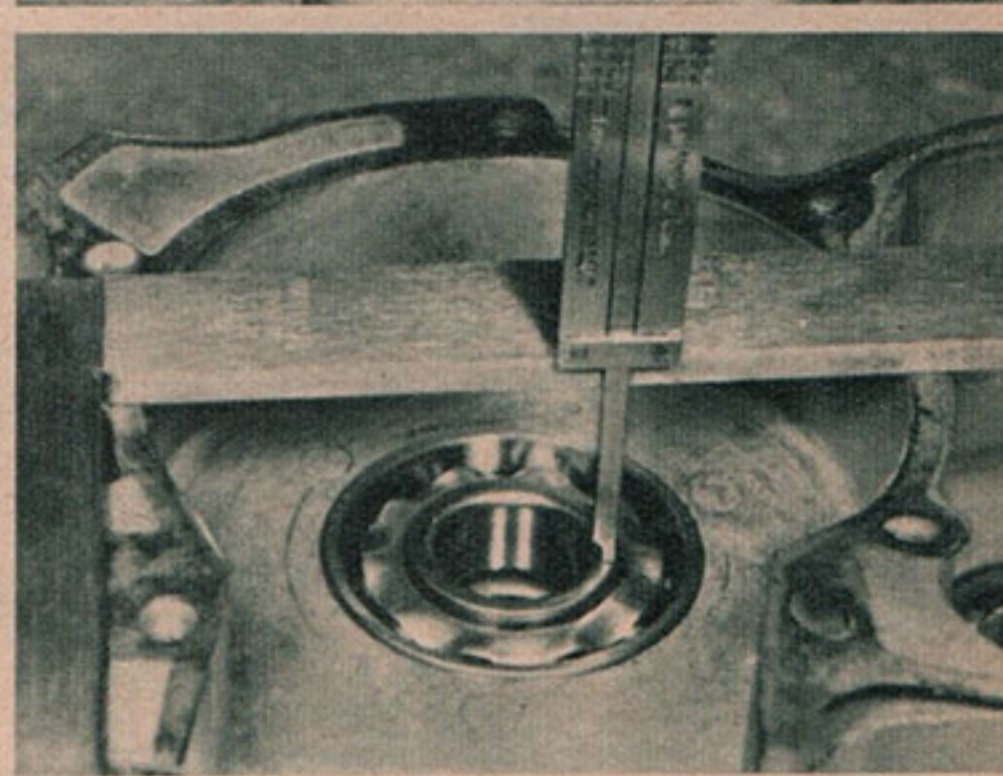
64



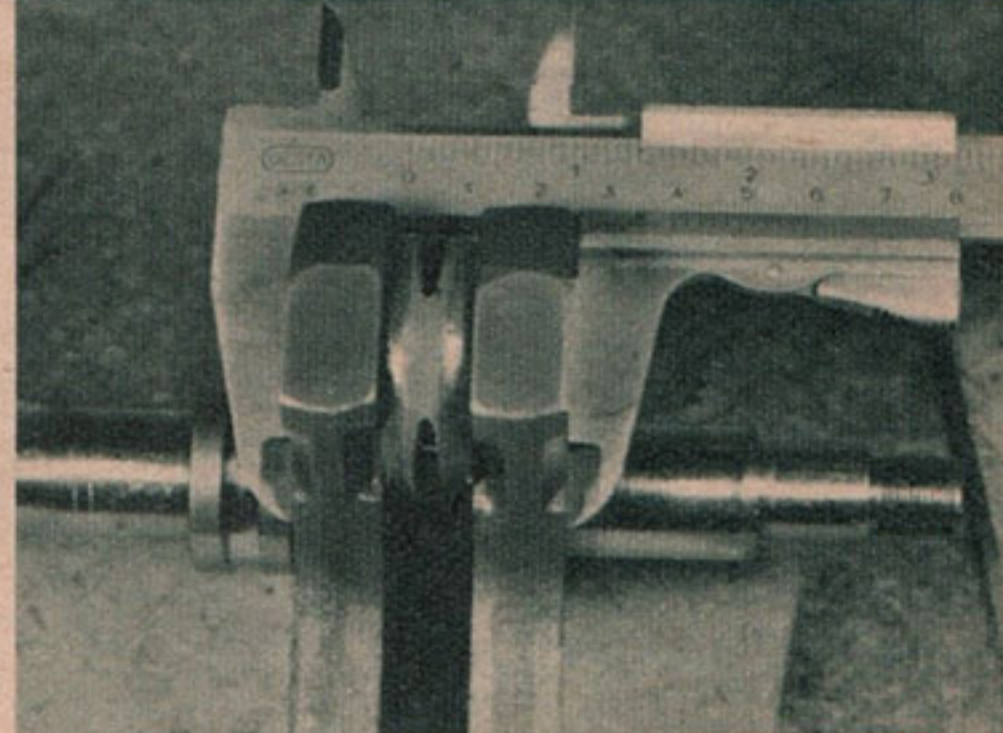
65



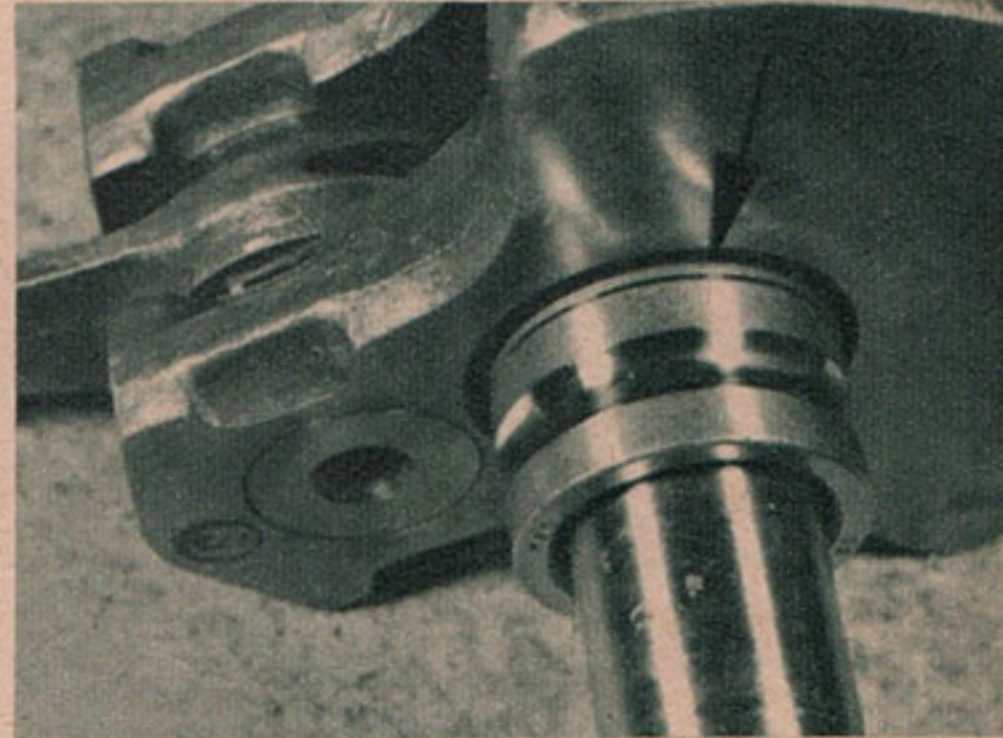
66



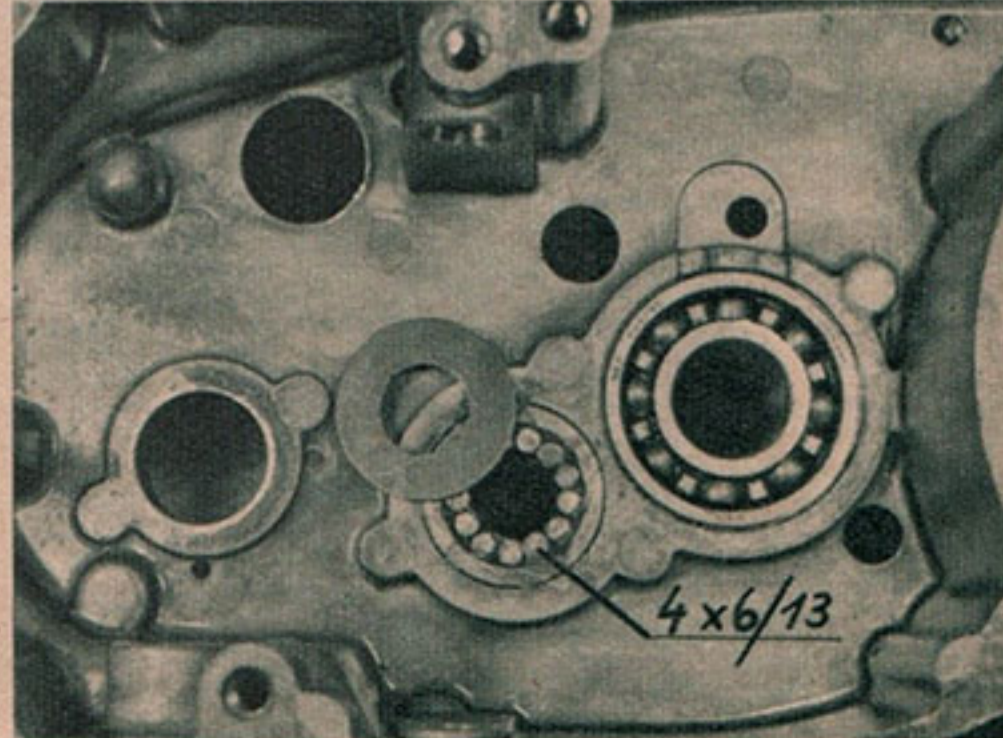
67

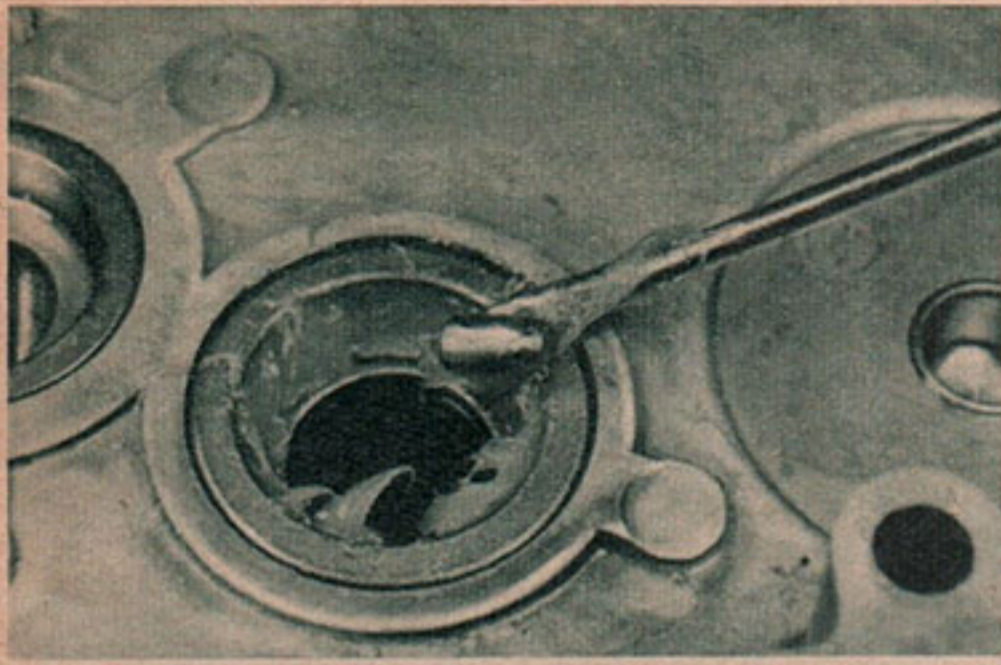


68



69





von 0,1 mm bekämen. Sofern wir aber noch berücksichtigen wollen, daß sich die Gehäusedichtung nach der Montage setzt, müßten wir besser je 1,15 mm unterlegen, wobei sich selbst in halbwegs ordentlichen Handwerksbetrieben Schwierigkeiten mit der sicheren und genauen Messung dieser Dicke ergeben.

Bild 69 geht wieder einen Schritt weiter. Die Montage der Kurbelwelle erfolgt nach dem Ausmessen erst später, zunächst werden beide Gehäusesseiten zum Zusammenbau vorbereitet. Die linke Gehäusesseite trug nur ein Rollenlager, in das wir nun die Rollen $4 \phi \times 6$ Länge, und zwar 13 Stück, einsetzen.

Fein heraus sind bei diesen Arbeiten die Leute, die sich die Rollen mitsamt den dazugehörigen Scheiben schön säuberlich getrennt weggelegt hatten, und die vor allem auch die genaue Bezeichnung darangeschrieben hatten.

Und noch ein Bild muß für Anfänger gezeigt werden. Vor gar nicht langer Zeit klagte mir einer sein Leid, daß er mit seinen recht dicken Fingern die Kugeln des Lenkungsagers nie auf Anhieb ansetzen konnte. So geht's einfach: Schraubenzieher mit Fett einschmieren und die Röllchen mit Fett einkleben (Bild 70). Die Rollenlager der magnetseitigen Gehäuseschale (Bild 71) bekommen (Kupplungswelle) 13 Rollen 4×6 mm und (Abtriebswelle) 15 Rollen 4×8 mm. Dann auch die Scheiben nicht vergessen, die gelochte zur Abtriebswelle, die geschlossene zur Kupplungswelle!

Als nächstes setzen wir die Schwenkgabel des Schaltapparates ein, gleichzeitig damit auch die Schalteraste. Dabei achten wir darauf, daß die Rastspitze auch mit der Scheibe in einer Ebene liegt (Bild 72, Pfeil), Raste beim Anziehen der Mutter festhalten. Und die exzentrischen Scheiben nicht vergessen, die unter dem Rasthalter gelegen hatten.

Die Getriebeebene hatten wir nicht auseinandergebaut abgelegt, darauf müßten jetzt noch die Buchse und die davorsitzende Scheibe stecken. Ist beides ab, dann aufpassen, die Scheibe hat am Innendurchmesser eine Abschrägung (Bild 73), die zum Zahnrad hin zeigen muß.

Für die weitere Montage legen wir das Gehäuse auf zwei Böckchen (Bild 74), damit wir die Nebenwelle, die unten herauschaut, nicht immerzu wieder in ihren Sitz drücken müssen. Mit einem Pfeil wurde auf diesem Bild die Schraube versehen, die innen mit einem Zapfen die Schwenkgabel führt, auch diese Schraube können wir jetzt einsetzen (Ölablaßschraube).

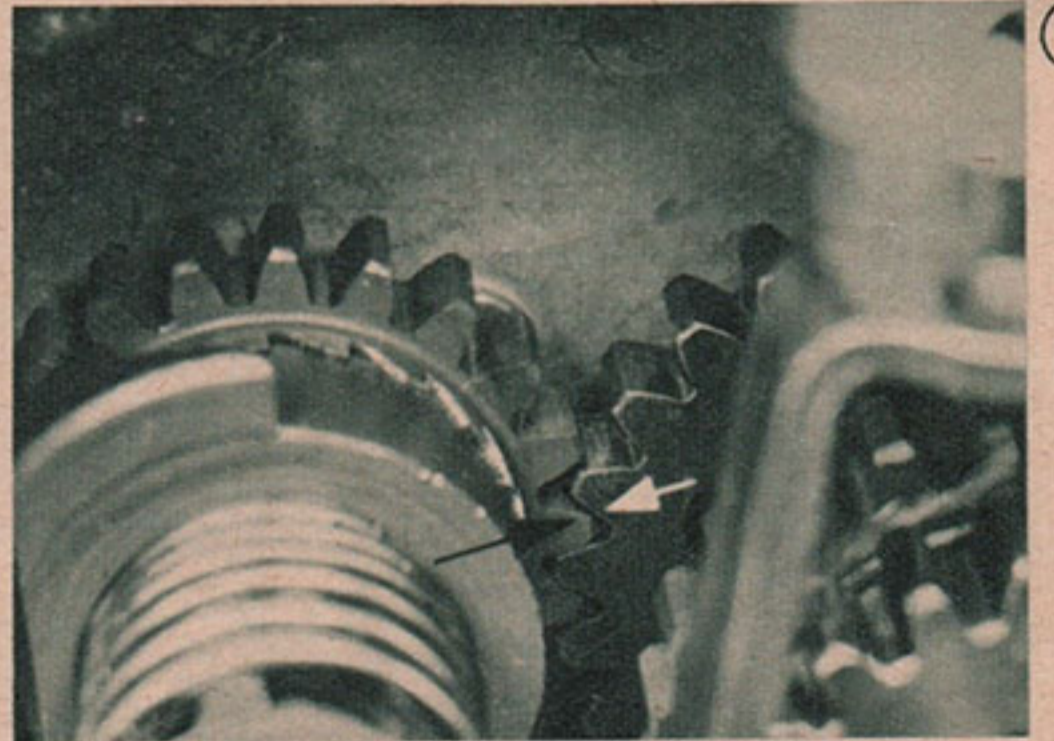
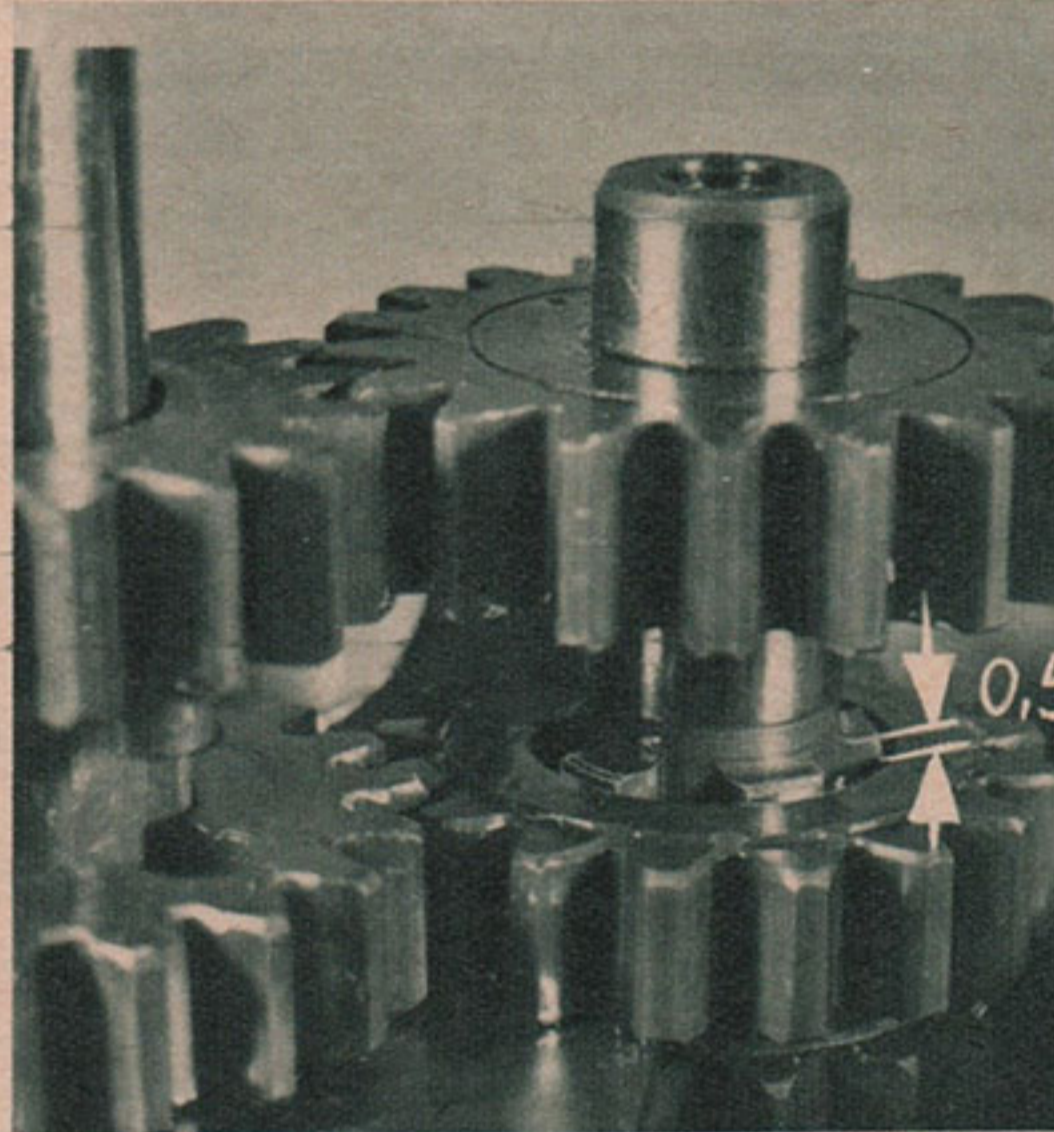
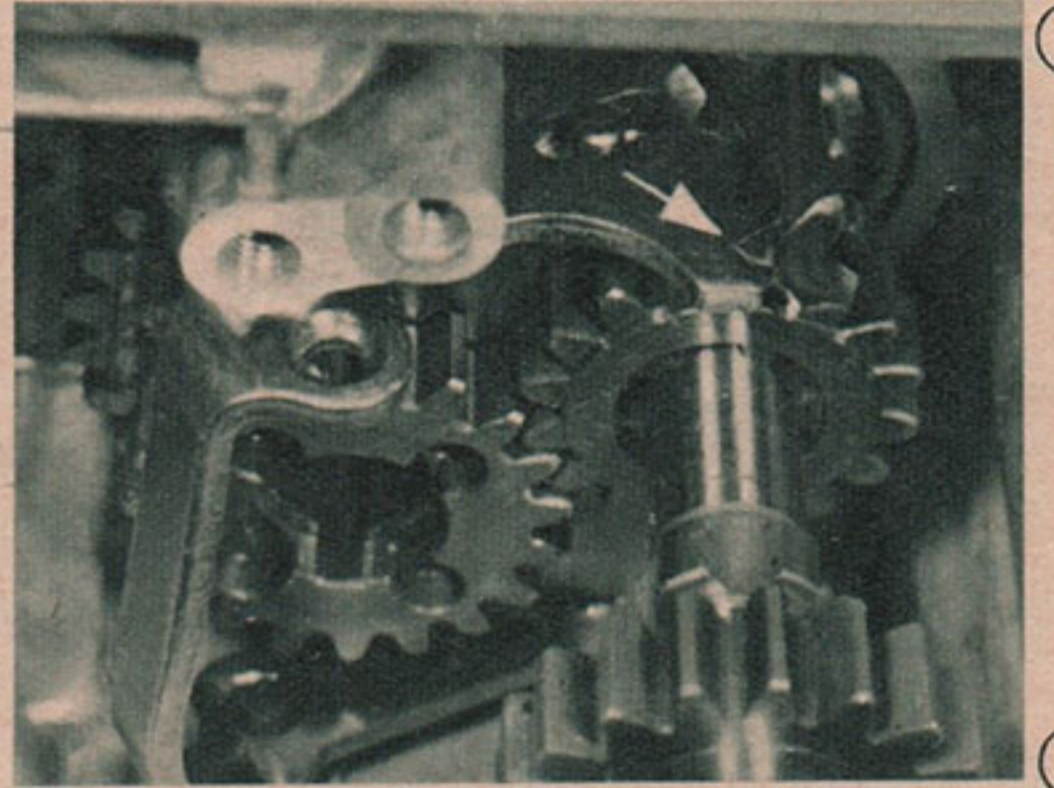
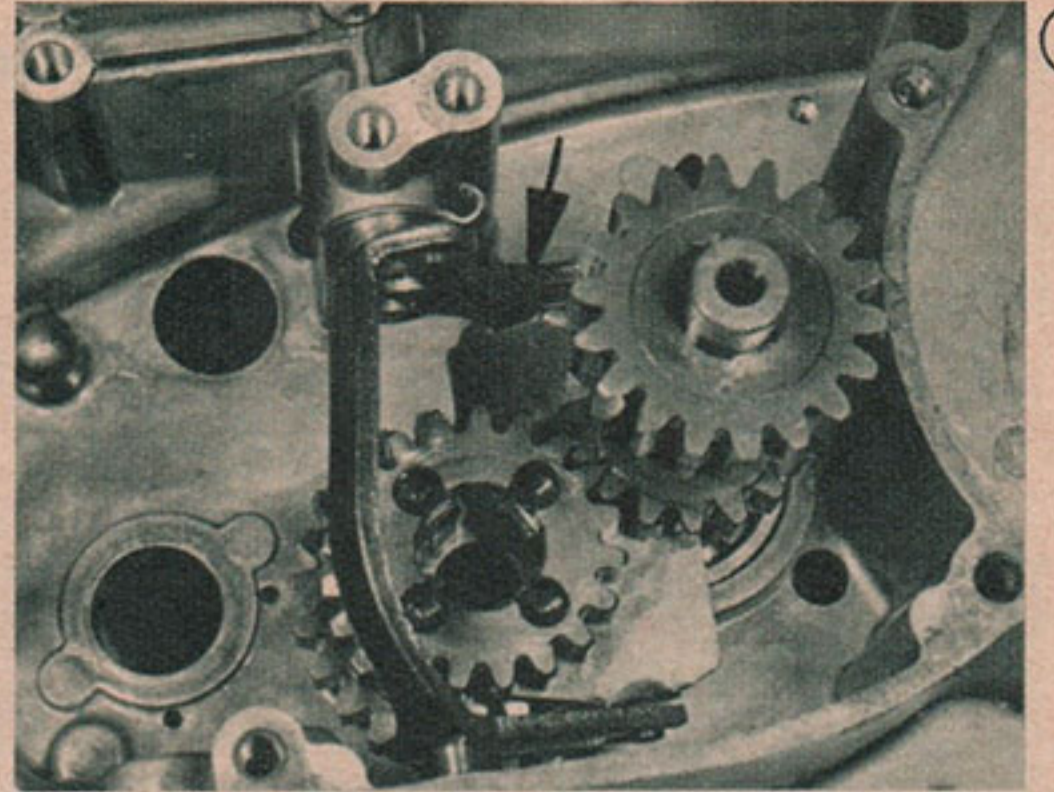
Die Nebenwelle ist eingesteckt, die Schwenkgabel ziehen wir ganz nach vorn (Stellung der Raste etwa vierter Gang) und hängen dann die Schaltgabel ein. Bild 75 zeigt, was wir dabei beachten müssen: die längere Seite der Schaltgabel zeigt nach hinten. Klar ist außerdem, daß die obere Ausrundung in der Führungsnut des Doppelzahnrades der Nebenwelle laufen muß. Das große Zahnrad der Hauptwelle legen wir auch schon aufs Lager, Anlaufscheibe und Buchse im Rad nicht vergessen!

Der nächste Schritt heißt: Schwenkgabel nach hinten drücken, so daß etwa der erste Gang eingelegt wäre, dann Doppelzahnrad der Hauptwelle so aufsetzen, daß auch hier Schaltgabel in der Führungsnut zwischen beiden Rädern läuft (Bild 76 und 77).

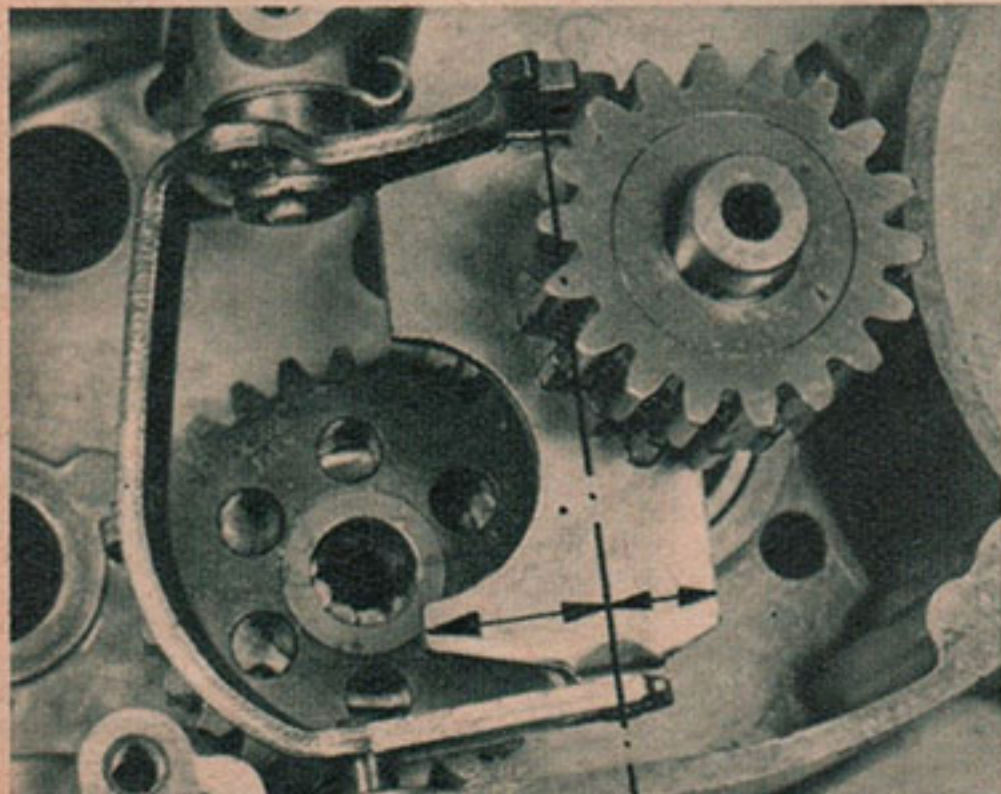
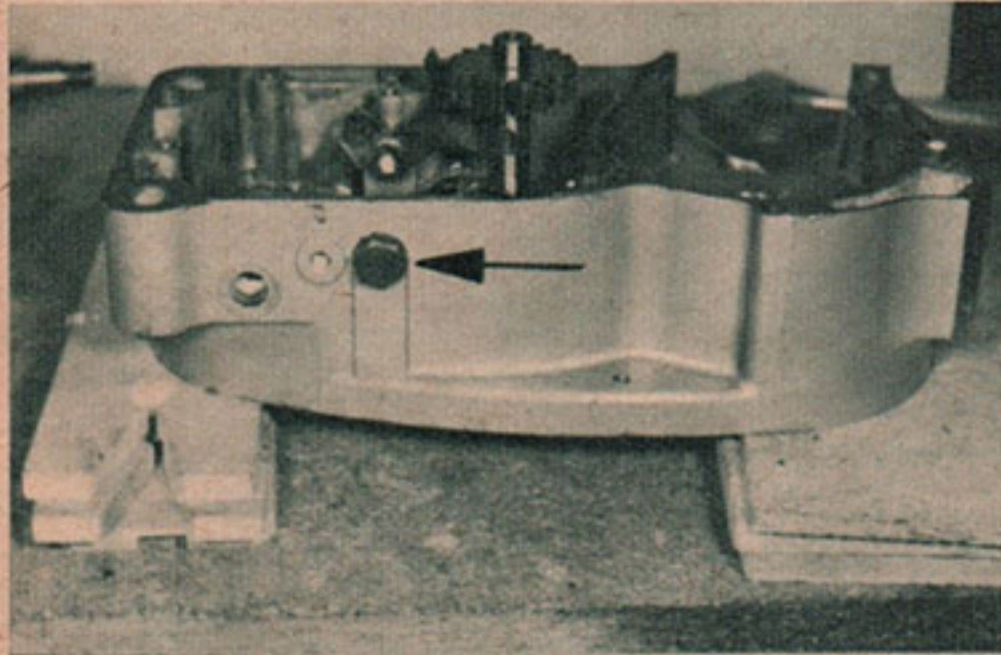
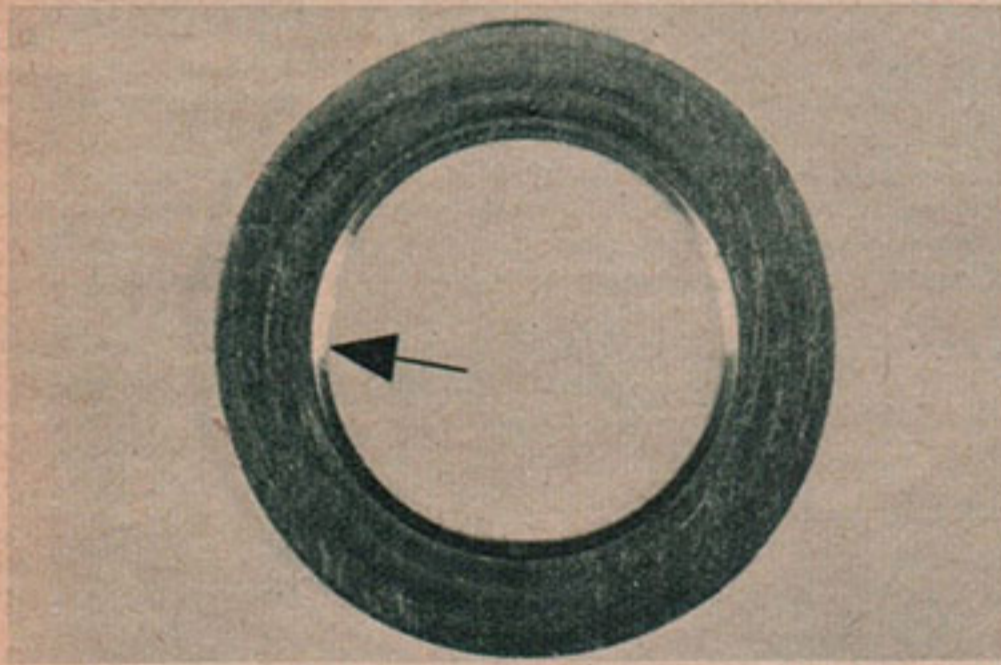
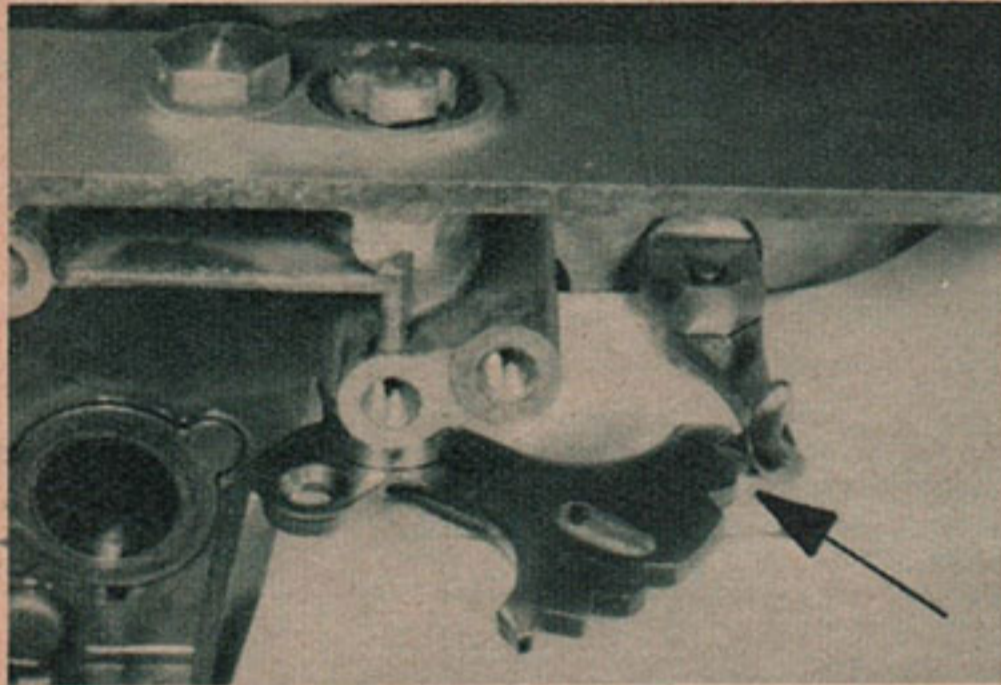
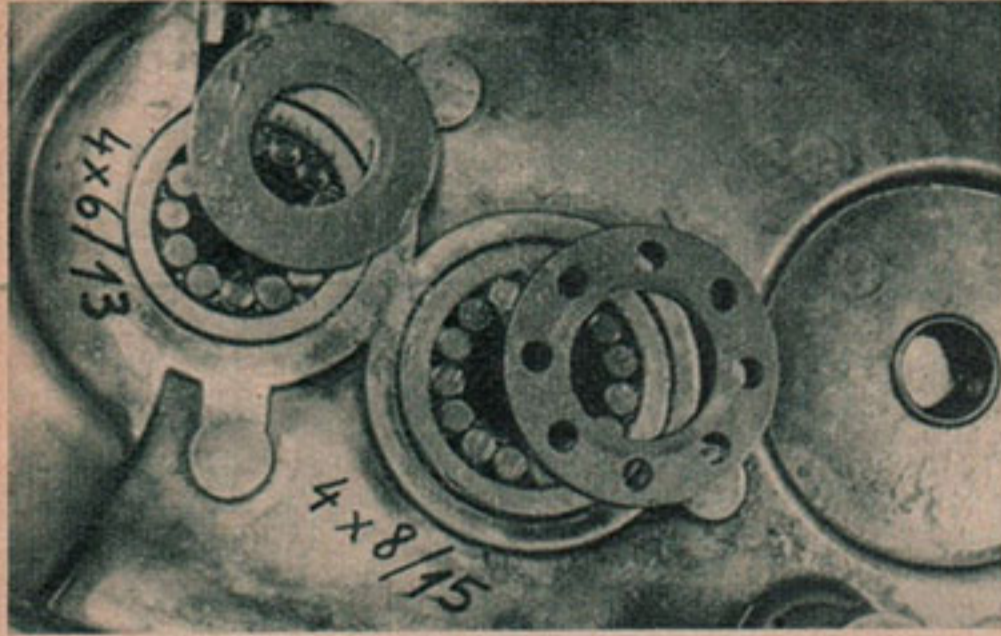
Mittlerweile hängen wir dann auch die Zugfeder ein, die die Gangraste gegen die Rastenscheibe zieht. Wir werden gemerkt haben, daß der erste Gang nicht so ohne weiteres eingelegt bleiben will, vielleicht geht er überhaupt nicht rein, dann sitzt das Doppelzahnrad mit seinen Stiften an der Rückseite nicht richtig in den Bohrungen des großen losen Zahnrades, also etwas hin- und herdrehen. Dabei aber möglichst nicht alle drei Zahnräder so verschieben, daß jetzt die Hauptwelle nicht mehr in das Rollenlager hineinfällt. Auch die Welle wird etwas gedreht, dann klappt's schon. Kurze Kontrolle von der Rückseite, ob sie auch ganz richtig in dem Rollenlager drinsteckt.

Bild 78 zeigt nun ein Maß, das kurz (wenn wir etwa Getriebeteile erneuert haben) Beachtung verdient. Die Stellung der Zahnräder ist der dritte Gang (an der Rastenscheibe abzählen: erster . . . , Leerlauf . . . , zweiter . . . , dritter Gang). In dieser Stellung müssen die Wellenkeilflächen an der Nebenwelle zu sehen sein, sie müssen sogar 0,5 mm aus dem Zahnrad hervorschauen, wie es die beiden Pfeile zeigen. Stimmt das Maß nicht, dann wird an der Rastenstellung ausgeglichen, indem nämlich von den exzentrischen Scheiben entweder eine weggenommen oder eine zugefügt wird.

Ist diese Klippe umschifft, dann können wir den vormontierten Startermechanismus in seine Lagerung stecken. An der Schwenkgabel kommen wir



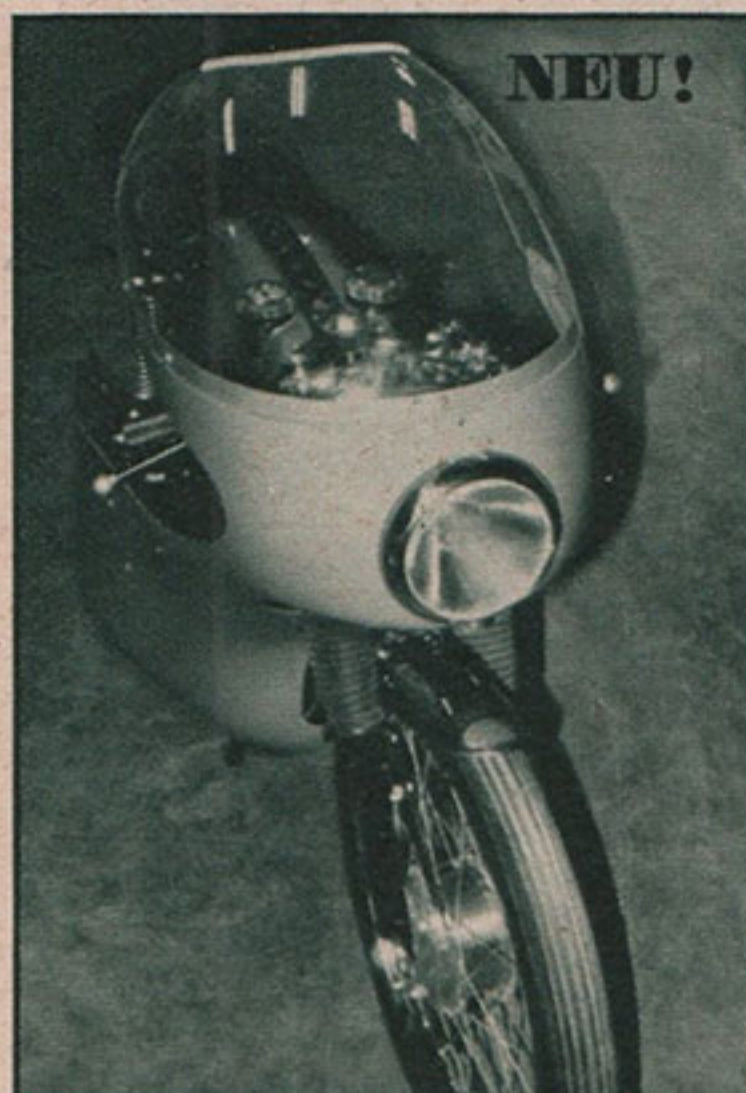
in Stellung 3. Gang nicht mit der Starterwelle vorbei, also legen wir den 2. Gang ein. Solange noch kein Schalthebel angesetzt werden kann, ist das mit ein wenig Kraftaufwand verbunden, leichtes Drehen der Wellen kann Wunder wirken! Bild 79 zeigt, wie das mitlaufende Starterrad und das große Zahnrad der Hauptwelle miteinander bündig stehen sollen, wir haben auch nicht die in Bild 56 (Heft 7/67) gezeigte Scheibe vergessen. Außerdem achten wir darauf, daß die Starterwelle nicht mehr als 0,1 mm Spiel bekommt (siehe auch letztes Heft). Das Getriebe wäre damit zusammengesetzt, es fehlt noch die Schalteinrichtung, die wir uns im nächsten Heft vornehmen werden. (Wird fortgesetzt)



Seitenwagen, fabrikneu, für Adler-Motorrad
 Seitenwagen, gebraucht, für NSU-Konsul
 Seitenwagen, gebraucht, für Goggo-Roller

Verschiedene Ersatzteile für Adler-Motorräder sehr günstig zu verkaufen.

Autohaus Völkel, 8671 Oberkotzau



Riska

Sportverkleidung
 „Vampire“ noch leichter,
 noch schnittiger, noch besser.
 Zu beziehen in jedem guten
 Fachgeschäft.

Riska 53 Bonn, Stiftsplatz

BULTACO und METISSE

Generalvertretung für Österreich
 Moto Cross-Sport-Renn-
 maschinen – Sämtliche Ersatzteile
**HORST LEITNER, Müzzuschlag-
 Hönigsberg, Tel.-Nr.: 03852 – 810**

Kunststoffboote



zum Selbstbauen nach der Voss-Methode
 auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von
 Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Bro-
 schüre polyester + glasseide mit genauer Anlei-
 tung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von
**CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. X 8
 2082 UETERSEN BEI HAMBURG**

Kostenlos
 192 seitigen Foto-Katalog mit
 230 günst. Foto- u. Filmapparaten, Pro-
 jektoren u. Feldstechern. Kamera-ABC,
 20 Schaja-Vorteile. 1/2 Anzahl., 10 Raten,
 Ansicht, Garantie. Alle Kamera nehmen
 wir in Zahlung. Schreiben Sie sofort an

Photo Schaja
 Abt. 22 MÜNCHEN 22

**Der
 große
 Erfolg:**

44.50

Commodore

Jet-Helme
 weiß – rot – silber mit
 Sportstreifen.

Lieferung durch den
 Fachhandel.

**MOTORTRADE GMBH
 75 Karlsruhe, Pf 1093**



Sturzbügel für Mopeds

schützen den Fahrer, zieren das
 Fahrzeug.

Vordersturzbügel für:

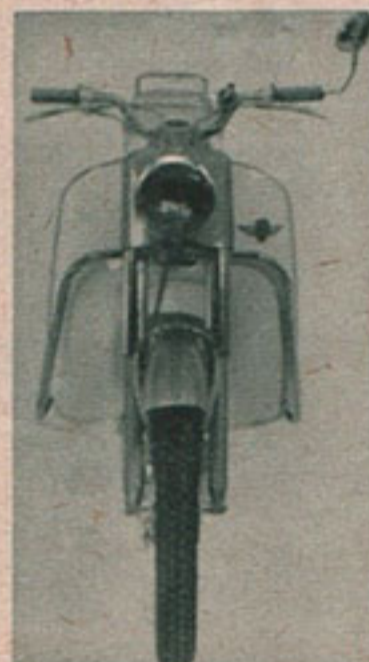
Zündapp
 Honda
 Zweirad Union
 Hercules
 Victoria
 DKW

Hintersturzbügel für:

Victoria
 DKW
 Kreidler
 Zündapp
 Hercules
 Zündapp Roller

Erhältlich in allen Fachgeschäften.
 Bezugsquellennachweis durch:

**Gerhard Petsch
 2051 Stenwarde, Birkenweg 16**



MOTOSPORT-TEXTIL-BRUNNER Bekleidungen für Motorradfahrer vom Motorradfahrer

Große Auswahl in: Lederbekleidungen, Rennkombis, Stiefel, Barbour, Belstaff-Trialon, Fospaic-Brillen, Handschuhe, Tanksäcke-Elefantenboy, Monteurkombi, Plastic-Anzüge, Sitzbänke, Moto-Fachbücher und Kalender, Nierengürtel, Mundschützer, Helme usw. — Verlangen Sie die ausführlichen Prospekte und Preislisten von Motorsport-Textil L. Brunner, CH-4000 Basel, Schützenmattstraße 63, Laden: Austraße 66 (vorerst nur samstags geöffnet), Telefon: Privat (061) 24 14 68 (abends) Telefon: Laden (061) 24 35 69 (samstags).

Anzeigenschluß für Heft 10/67
 ist am 14. 4. 67



Reden wir

vom Sport

Europa-Geländemeisterschaft unter Dach und Fach!

Auf der Frühjahrstagung der FIM in Genf stand auch die Frage der Schaffung einer Europameisterschaft im Geländesport auf der Tagesordnung. Wie wir erfahren, kann die Austragung einer „FIM-Geländetrophäe“ bereits 1967 als gesichert betrachtet werden. Gewertet werden in diesem Jahr (die Austragungsorte sollen von Jahr zu Jahr wechseln) die österreichische Alpenfahrt und die tschechische Zweitagefahrt in Strakonice. Als dritte Veranstaltung ist die Dreitagefahrt in Garmisch vorgesehen, von der dann die ersten beiden Tage zur Europameisterschaft gewertet werden würden – falls es kurzfristig gelingt, die Frage der Teilnahme von DDR-Fahrern (analog der bereits im Wagen- und Motorbootssport bestehenden Regelung) seitens der OMK klarzuziehen.

Beinahe noch wichtiger als dieser erfreuliche Beschluß ist die Tatsache, daß diese Europameisterschaft schon nach einem neuen vereinfachten und damit für Aktive und Außenstehende übersichtlicheren Wertungsmodus ausgetragen werden wird, für den sich insbesondere Otto Sensburg bei der FIM einsetzte und der mit Sicherheit auch als Wertungsbasis für die Deutsche Geländemeisterschaft 1968 sowie die Sechstagesfahrt 1968 (für dieses Jahr wird's zu knapp) dienen wird! Sollte DAS MOTORRAD mit seiner Wiederholung (zuletzt im Leiter Heft 4/67) erhobenen Forderung, die publicity-feindliche Wertung zu ändern, doch nicht so schiefliegen haben, wie es einige ganz Gescheite wissen wollten??

Honda zieht sich aus den kleinen Klassen zurück

Wie nunmehr offiziell aus Japan mitgeteilt wird, hat sich Honda entschlossen, sich an den Weltmeisterschaftsläufen in den beiden kleinen Klassen (50 und 125 ccm) nicht mehr zu beteiligen. Es wäre im Hinblick auf die Zweitakt-Konkurrenz notwendig gewesen, neue Motoren zu entwickeln, und dazu hat man angeblich keine Kapazität frei, weil man alle Kräfte auf die drei großen Motorradklassen und vor allem auf die nunmehr endgültige Fertigungsentwicklung des Formel-Rennwagens werfen muß.

Diese Entscheidung bedeutet zunächst einmal das Ende der 50er Klasse im internationalen Rennsport. Sie wird, wie englische Fachzeitschriften erfahren haben wollen, vielleicht sogar auch den Rückzug von Suzuki aus dem Rennsport mit sich bringen, weil die Hauptkonkurrenz in der 125er Klasse nun nicht mehr vorhanden ist. Und schließlich ist die Honda-Entscheidung wohl auch das Ende der Weltmeister-Laufbahn von Luigi Taveri. Zwar wird man ihm sicherlich eine 125er Fünfzylindermaschine belassen, aber vernünftigerweise will Taveri damit nicht bei den Grand Prix-Läufen starten. Und das Angebot, für Honda in den größeren Klassen an den Start zu gehen, hat er offenbar abgelehnt – verständlich, nachdem die Zeit schon etwas zurückliegt, in der er auf größeren Maschinen souverän war. Anders dagegen der jüngere Ralph Bryans, der mindestens in der 250er Klasse neben Hailwood die Sechszylinder-Honda fahren wird.

Unabhängig von diesen neuesten Beschlüssen bei Honda, erfahren wir übrigens kurz vorher, daß die Meldungen, dort sei ein Dreizylindermotor für die 50 ccm-Klasse in Entwicklung, unzutreffend waren.

350er Honda-Sechszylinder für Hailwood

Hailwood wird höchstwahrscheinlich mit einer neuen „Honda-Bombe“ den Kampf gegen den schnellen MV-Dreizylinder von Agostini aufnehmen: schon beim Großen Preis von Deutschland in Hockenheim (7. Mai) soll er eine neuentwickelte 350er Sechszylindermaschine fahren. Bei Honda setzt man große Erwartungen in die Neukonstruktion, zumal ja bereits der 250er Sechszylinder sich nicht nur besser fuhr, sondern auch schneller war als der bisherige Vierzylinder-350er, mit dem Hailwood gegen den MV-Dreizylinder angehen mußte.

500er Benelli-Vierzylinder siegt in Modena

Das in Modena am 19. März durchgeführte Rennen brachte in der Halbliterklasse eine Überraschung: Sieger wurde, nachdem Agostinis Dreizylinder-MV ihren Fahrer zu mehrmaligem Boxenaufenthalt gezwungen hatte und schließlich zum Aufgeben zwang, Renzo Pasolini auf einer neuentwickelten 491 ccm-Vierzylinder-Benelli. Wir werden im nächsten Heft noch einen kurzen Bericht über die Veranstaltung bringen.

Die neuen Jawa-Rennmaschinen

sind nun offenbar doch im Kommen: in Modena startete Stastny sowohl mit einer 250er als auch einer 350er Zweizylinder-Drehschiebermaschine (die allerdings beide festgingen). Havel und Bocek fuhren die production-racer, die wir im Heft 7/67 auf Seite 202 im Bild zeigten. Stastny bestätigte, daß Jawa noch in dieser Saison auch mit einer V-Vierzylinder-Zweitaktmaschine in der Halbliterklasse antreten wolle!

Stuart Graham fährt für Suzuki

Ende Februar sind Stuart Graham und Hugh Anderson aus Japan zurückgekehrt, wo sie über die Besetzung der Suzuki-Werksrennmaschinen für die 1967er Saison verhandelten. Anderson wird, wie bereits mitgeteilt, nicht mehr bei Straßenrennen starten, wohl aber (auf Suzuki) im Moto Cross. Dafür hat er den Japaner Stuart Graham ins Haus gebracht – den talentierten Sohn des verunglückten Leslie Graham, der im vergangenen Jahr nach ausgezeichneten Anfangserfolgen auf Honda unbegreiflicherweise von diesem japanischen Werk wieder ausgebootet wurde. Nun aber hat es für ihn geklappt: er erhielt bei Suzuki einen Werksvertrag, und Anderson hat sich sehr befriedigt über das ausgedrückt – was Graham in Japan bei Testfahrten mit Suzuki-Maschinen zeigte. Dabei fuhr er noch mit Vorjahresmaschinen – sowohl die 50er als auch die 125er; und wahrscheinlich wird in diesem Jahr für die 125er Klasse ein neuentwickelter Vierzylindermotor zur Verfügung stehen. Es soll sich bei diesem um eine Konstruktion handeln, die im Prinzip die gleiche ist wie der vor einigen Jahren schon, allerdings ohne Erfolg, entwickelte 250er Quadrat-Vierzylinder, ebenfalls wassergekühlt. Während Suzuki in der 50er Klasse Weltmeister Ancheidt und den Japaner Katayama sowie Graham einsetzen wird, sollen in der 125er Klasse nur Graham und Katayama an den Start gehen. Erstmals wird Graham für Suzuki beim Eifelrennen auf dem Nürburgring (am 23. April) und dann eine Woche später in Barcelona beim ersten Weltmeisterschaftslauf dieses Jahres starten.



HONDA



Honda Motorräder

und Zentralersatzteillager. B. Flintrup, 44 Münster i. W., Kuhstr. 13, Ruf 4 27 17.

Achtung Hondafahrer! Jetzt Rennzylinder für **CR 93** im Austausch u. Zylinderlaufbüchsen zum Selbsteinziehen aus Spez.-Guß vergütet, entspannt u. feinst geschliffen. Zylinderschleiferei Ing. O. Krauth, 68 Mannheim, Dalbergstr. 8, Tel. 20343

Verkaufe gepfl. **CB 77**, Bauj. 64, blau, 25 000 km, DM 11 000.—. Wolfgang Dworacek, 5023 Weiden/Köln, Aachener Straße 136. 53 833

Verkaufe Honda **CB 125**, 7950 km gel., ohne Tank, Lenker u. Sitz, Preis DM 700.— bis 800.—. Friedrich Frick, 7889 Degerfelden, Eichlerstr. 55. 53 800

Verkaufe **CB 92** für ca. DM 1000.—. Friedel Dittko, 46 Dortmund-Scharnhorst, Am Westheck 259. 53 779

Suche **CB 450** gebr. gegen bar. W. Pillich, 8591 Lorenzreuth 83. 53 780



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
Telefon 04 11/44 74 91 53 820

Gelegenheitskauf

HONDA CB 125 Supersport, fabrikneu, statt DM 2200.— für DM 1500.— zu verkaufen. Lehmann, 46 Dortmund, Jemerichstraße 67. 53 703

Verk. Honda **CB 77**, 305 ccm, mit vielen Ersatzteilen. Maschine wie neu, großer Scheinw. 200 mm, Guzzi-Lenker, sämtl. Schrauben u. Muttern verchromt, Motorschrauben auf verchromte Inbusschrauben umgestellt. Preis DM 1800.— bar. Artur Blanck, 6651 Kirrberg/Saar, Bachstr. 37. 53 709

Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg, liefert: **CB 450** u. **SS 50** ab Lager - Lenkerstummel, Ersatzteile - Betreuung - Reparaturwerk ... jetzt **CB 450** auch m. Lenkerstummeln ohne Aufpreis! Auf Wunsch Fußrastenverlegung nach hinten. Tanklackierung **DUCATI-rot**.

Honda-Motorräder

liefert und betreut

Wolfgang G. Uhlig,
235 Neumünster, Ansharstraße 25
Telefon (0 43 21) 22 63

Verkaufe **CB 92 E**, TUV 1969, 10 000 km, DM 850.—. M. Winter, 8941 Memmingerberg, Schleifweg 5. 53 710

Verkaufe Honda **S 90**, Bauj. 65, Sp. 110, 11 000 km. Jürgen Worst, 2162 Mittelnkirchen Kr. Stade 126. 53 762

Verkaufe gegen Gebot **CB 72 E**, Supersport. B. Torbecke, 4551 Heeke über Bramsche, Tel. 812 Quakenbrück, bis 17.30 Uhr. 53 774

Honda-Motorräder in Berlin

Bezirksvertretung Kurt Kannenberg, Kraftfahrzeuge, Berlin 31 (Halensee), Joachim-Friedrich-Str.34, Tel. 8876433

HONDA-MOTORRÄDER Ersatzteile und Reparaturen

Wölk, Wuppertal-E.

Friedrich-Ebert-Straße 476, Telefon 339 63

Honda, absolut neuwertige **CB 450**, für DM 2500.— zu verkaufen. Ott, 495 Minden, Stiftstr. 50, Tel. 73 94. 53 852

Suche Kurbelwelle, Zylinder und Kolben für **CB 72**, Bauj. 63. Wolfgang Weidenbach, 54 Koblenz, Postfach 6464. 53 772

HONDA-MOTORRÄDER Motor-Überholungen, Ersatzteile Tausch-Zylinder

RÜDIGER LIENERT

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06



HONDA

Motorräder

Ersatzteile

Spaett München, Landwehrstr. 66,
Telefon 53 16 90

Wegen Bundeswehr zu verkaufen: **Honda CB 72**, rot/silber, Bauj. Juli 64, 14 000 km, keine Rennen, mit Lederzeug usw., Größe 1,75, gegen Höchstgebot. Horst Kämena, 2082 Uetersen, Postfach 12. 53 857

Suche **Honda CB 450**, neuwert. G. Wurzel, 8592 Wunsiedel, Tuppertstraße. 53 858

Verkaufe **CB 72**, Bauj. 66, 3000 km, schw., **CB 72**, Bauj. 65, 7000 km, rot, mit div. Rennzubehör, Verhandlungspreis je DM 2000.— bar. F. Federwitz, 2 Hamburg 22, Güntherstr. 63, Tel. 2 50 98 62. 53 765

Verkaufe **Honda S 90**, 3000 km, TUV Sept. 68, Farbe rot ausgerüstet, Lenkerstummel u. Rennsitz, Preis DM 1000.— in bar. E. Spira, 6551 Bad Kreuznach, Waldemarstr. 19. 53 863

Verkaufe **C 92** zum Ausschlaten oder suche perfekten Motor. David, 4 Düsseldorf, Talstr. 61. 53 862

Verkaufe **Honda C 77**, Bauj. Dez. 1964, 8500 km, vers. u. verst., Preis DM 1400.—. Hartmut Näther, 71 Heilbronn-Böckingen, Platanenstr. 3. 53 894



HONDA

UMBEER

75 KARLSRUHE · Adlerstr. 16
Tel. (07 21) 6 51 81

Original engl. Stadium-Sturzhelme
Original engl. Renn- und Sportbrillen
Verkleidungen, Kunststofftanks und -sitzbänke

5-Gang-Getriebe für **CB 72** und **CB 77**. Preis DM 460.—, Spezial-Nockenwellen und Renn-Ventilfedern Satz DM 120.—. Engl. Belstaff-Bekleidung. Prompt ab Lager lieferbar: kompl. Satz Inbusschrauben m. Schlüssel, brüniert; passend für **Honda CB 250** und **CB 450**, Satz DM 18.—. Alles für den zünftigen Renn- und Sportfahrer in reicher Auswahl. Fordern Sie bitte meinen Katalog an!

Altbekannt, seriös und gut alles unter einem Hut!
Groß-Ersatzteillager
Honda-Stützpunkt
Bekannt für schnellen und zuverlässigen Ersatzteilversand im ganzen Land
Täglich Expres- u. Postversand

REISEN SOMMER 67

Europas Badeküsten,
Urlaubshobbies
auf einen
Blick

Schöne
Reiseziele
Familienferien
Inselfahrt mit dem Auto

auto motor sport
Sonderheft
3.-

Osterreich 05 22 30 Italien L 905 US \$ 1.20
Niederlande H 330 Dänemark DK 180
Schweiz sfr 3.70 Schweden SKr 6.00
Vereingte Motor-Verlage GmbH Stuttgart
Ausgabe 19. 1967. Printed in Germany

Reise-Rummel oder Ferien-Freuden?

Die einen lieben die Fülle, freuen sich, wenn sie ihre Nachbarn im selben Zug treffen, im Hotel „lieben“ Kollegen begegnen und beim Baden den Kassier vom Kegelklub entdecken. Kurzum: Vielleicht lieben Sie den Reise-Rummel.

Vielleicht möchten Sie aber viel lieber ein bißchen individueller reisen: Ein besonderes Reiseziel, etwas mehr Ruhe, weniger Leute um sich herum und persönlichere Bedienung.

Wirkliche Ferien-Freuden erleben Sie an den von „REISEN Sommer 67“ zum Teil neuentdeckten Urlaubsplätzen.

Verlangen Sie deshalb bei Ihrem Zeitschriftenhändler „REISEN Sommer 67“. Er hält es in diesen Tagen für Sie bereit!

Aus dem Inhalt:

Hobbies im Urlaub
Für Auslandsreisen wichtig
Richtige Reiseplanung
Europas Badeküsten
In der Bretagne
Italien: Kampanien
Urlaub per Rad
Mit Kindern unterwegs
Tunesien: Djerba
Autotour zu den Balkaninseln
Libanon: Baalbek

Kreuzfahrt im Mittelmeer
Flugreisen nach Tabelle
Bahnreisen nach Tabelle
Spanien abseits vom Strand
Korsika: Duftende Wildnis
Mit Auto und Schiff zum Nordkap
Geruhiges Kärnten
Tauchen im Roten Meer
Floßfahrt auf der Isar
Lichtenstein
Wildbad im Schwarzwald
Jugendreisen
Bademoden

VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH
7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1042

Mo 8/67



Mein zweites Inserat dürfen Sie nicht mehr veröffentlichen, denn ich konnte mein Fahrzeug 2 Stunden nach Erscheinen Ihrer Zeitschrift DAS MOTORRAD verkaufen.
Heinrich B., Wattenscheid

Meine Maschine ist verkauft. Meine Anzeige war ein voller Erfolg. Besten Dank!
Ellen P., Frankfurt

Meine Anzeige in DAS MOTORRAD brachte mir 50 Karten, 20 Briefe, nebst 10 persönlichen Besuchen. Ich kann Ihre Zeitschrift DAS MOTORRAD bestens weiterempfehlen.
H. A., Stuttgart

DAS MOTORRAD

— Deutschlands größte Motorradzeitschrift —

bringt die meisten Kleinanzeigen. Sie werden genauso interessiert beachtet wie der herzerfrischende Textteil. Kein Wunder, daß die Inserate so erfolgreich sind! Von der nagelneuen Maschine bis zum alten Hirsch wird fast alles gesucht oder angeboten — und auch Sie sollten einen Versuch machen!

Preise für private Gelegenheitsanzeigen: DM 1.80, bei Stellengesuchen nur DM -.85 für 1 mm Höhe bei 47 mm Breite. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 2.50.

Verwenden Sie bitte den anhängenden Bestellzettel oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten u. ohne Vorauszahlung erfolgt die Einschaltung in die nächsterreichbare Ausgabe.

An Motor-Press-Verlag GmbH., 7 Stuttgart 1, Postf. 1042

Bitte nehmen Sie den nachstehenden Text x in der nächsterreichbaren Ausgabe der Zeitschrift DAS MOTORRAD auf.

Anzeige soll mit folgender Adresse* — unter Chiffre* — erscheinen.
*Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: _____

Postleitzahl und Ort: _____ Datum: _____

Straße: _____ Nr. _____

Mo 8/67

PUCH

GELEGENHEIT! Puch SGS, überh., TÜV Aug. 68, tadelloser Zust., fahrbereit, NC-Batterie, Alufelge, Heizg., div. Ersatz., evtl. hochgez. Auspuff, Lederzeug, Sturzhelm, zu verkaufen. Konrad Schütz, 562 Velbert/Rhld., Einsteinstr. 45. 53 741

Original-Ersatzteile für Puch, Moped, Roller, Motorräder und Wagen sowie Tausch-Kurbelwellen, Kupplungen, Federbeine, Bremsbeläge, Alu-Chromzylinder, Räder 16, 18, 19 und 21" und Motoren, Geländesportausrüstungen und Renngetriebebesätze.

Spezialwerkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager
Puch-Generalvertretung L. Liedl,
Regensburg-Graßling, Tel. 0 94 05 — 274 53 713

RENNMASCHINEN

ZU VERKAUFEN! 250 ccm Straßenrennmaschine Ducati, startbereit. Preis nach Vereinbarung. Telefon 0 33 — 2 43 32. 53 700

Verkaufe Straßenrennmaschine Bultaco 250 ccm, 6-Gang, wassergekühlt (neu), und Bultaco 260 ccm, 4-Gang, luftgekühlt, mit vielen Ersatzteilen. L. John, 6905 Schriesheim, Bismarckstr. 27. 53 718

Verkaufe 50 ccm-Rennmaschine, 5-Gang-DKW, neuwertig, noch kein Rennen gelaufen, wegen Aufgabe des Rennsports billig abzugeben. Manfred Berner, 7031 Döfingen, Lerchenweg 21. 53 771

Suche dringend Rennmaschine 50 ccm oder 125 ccm, für DM 1200.—, DM 200.— Anzahlg., Rest DM 100.— bis 150.— monatl. Zuschriften unter M 5106 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 53 846

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbare Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Verkaufe schnelle 250 ccm DKW, Spez.-Gras- u. Sandbahnmaschine, mit sämtl. Zubehör, auch für Moto Cross geeignet, Preis DM 1000.—. Gerhard Breitenfellner, 83 Landshut, Flurstr. 9. 53 801

Verkaufe NSU Sportmax u. zerl. Ersatzmotor DM 1900.—. Klaus Wießmann, 63 Gießen, Marburger Str. 109. 53 760

Österreich, Sidecar-Rennfahrer verkauft sein LSP-Renngespann Liegestuhl mit sämtlichem Zubehör oder Tausch gegen Sportwagen. Anfragen sind zu richten an Erwin Lechner, Ybbs/Do., Österreich. 53 796

BMW-Rennspann, ohne Motor, mit 3 Getrieben u. Übersetzungen zu verkaufen. Karl Schmidt, 3404 Adelebsen, Lange Pröbstenstraße. 53 802

AJS und Matchless in gutem Zustand zu verkaufen. Fritjof Eccarius, 3101 Ovelgönne, Heidweg 1. 53 721

Gelegenheit! ESO 500 Sand- u. Grasbahnmaschine, generalüberh., mit vielen Ersatzteilen, Zweitgetriebe u. Übersetzungen, umständeh. preisgünstig zu verkaufen. Rudolf König, 8 München 13, Clemensstraße 70. 53 754

Verkaufe für Renn-SW 2 Elektronräder mit Bremstrommeln 12 x 4", für Achse Ø 20 oder 22, Stück DM 220.—. G. Lukas, 6653 Lautzkirchen, Am scharfen Eck 16. 53 708

Wegen Aufgabe des Rennsports verkaufe ich meinen ESO-Bahnmotor, Bauj. 1965, sowie 1 NORTON-Vierganggetriebe, ferner 1 Rennkombi Größe 52. Zuschriften an Horst Lamade, 7635 Ichenheim, Rheinstraße 12, Tel. Altenheim 388. 53 890

Schnelle Lizenzmaschine, Original Adler RS, wassergekühlt, 250 ccm, mit sehr vielen Erfolgen, preiswert zu verkaufen. Zuschriften unter M 5110 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 53 878

ROYAL ENFIELD

SCHWEIZ! Zu verkaufen Royal Enfield Interceptor 750 ccm, wie neu, mit Zubehör u. Handbuch deutsch, Preis äußerst günstig. Hans Müller, 8703 Erlenbach, Neue Allmendstr. 3. 53 727

Verkaufe alle Teile* von Constellation. H. Goller, 4811 Heepen 461. 53 734

SEITENWAGEN

Verkaufe Richter-Kabine, 90 x 62 x 50, Franz Claassen, 2 Hamburg 57, Ellerauer Weg 40, Telefon 57 70 80. 53 738

STEIB

Suche SW Steib LS 200 oder S 250. Siegfried Zabel, 422 Dinslaken, Scharnhorststraße 46. 53 844

Verkaufe Steib 250 S, Rad 18 Zoll, mit Anschl., für DM 250.—, Wagen neuwertig. W. Josgrin, 5 Köln-Buchheim, Hochmeisterstraße 4. 53 868

ENGL. TRIUMPH

TRIUMPH Import und Vertretung: **Otto von Arx, CH-4632 Trimbach** bei Olten, Schweiz, Telefon (0 62) 414 14, Bonneville ab Lager lieferbar. Girling-Federbeine, Avon-Verschaltungen, Cromwell-Helme, Barbour-Anzüge, div. Lederkombis. Motorradbaukasten, Ersatzteile u. Zubehör.

TRIUMPH

Suche gute Bonneville, Bauj. 64, 65, 66, im Raum Süddeutschland. Angeb. mit Kilometerzahl, Preis usw. an K. Nebbe, 808 Fürstfeldbruck, Kolpingstr. 19. 53 830

Verkaufe meine schnelle engl. Triumph Bonneville T 120, Bauj. 65, 650 ccm, 47 PS, Drehzahlmesser, Motor neu, mit Mahle-Spezialkolben, 2-Vergaserausführung. Gerhard Engst, 73 Esslingen, Moltkestr. 34. 53 777

Triumph-Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 53 822

Suche guterhaltene Triumph Cornet. Angebote an G. Wilcke, 6382 Friedrichsdorf/Ts., Auf den 30 Morgen 13. 53 759

Suche Triumph Thunderbird oder Trophy. Kurt Kölbl, 826 Mühldorf/Inn, Kärnerstraße 21. 53 725

Zu verkaufen: TRIUMPH BONNEVILLE, Bauj. 64, 47 PS, evtl. mit Rennverkleidg., sfr 1900.—. Robert Singer, CH-4 Basel, Kraftstraße 6. 53 715

Verkaufe Triumph Bonneville T 120, Bauj. 66, 650 ccm, 47 PS, 8000 km, in neuwertigem Zustand, nach Gebot gegen bar. Heinz Schäfer, 607 Langen/Hess., Gerh.-Hauptmann-Str. 11. 53 711

YAMAHA

Yamaha-Werksvertretung
Paul Tuscher
2 Hamburg 13
Rentzelstraße 10

Verworner liefert Yamaha und Ersatzteile nach allen Orten.

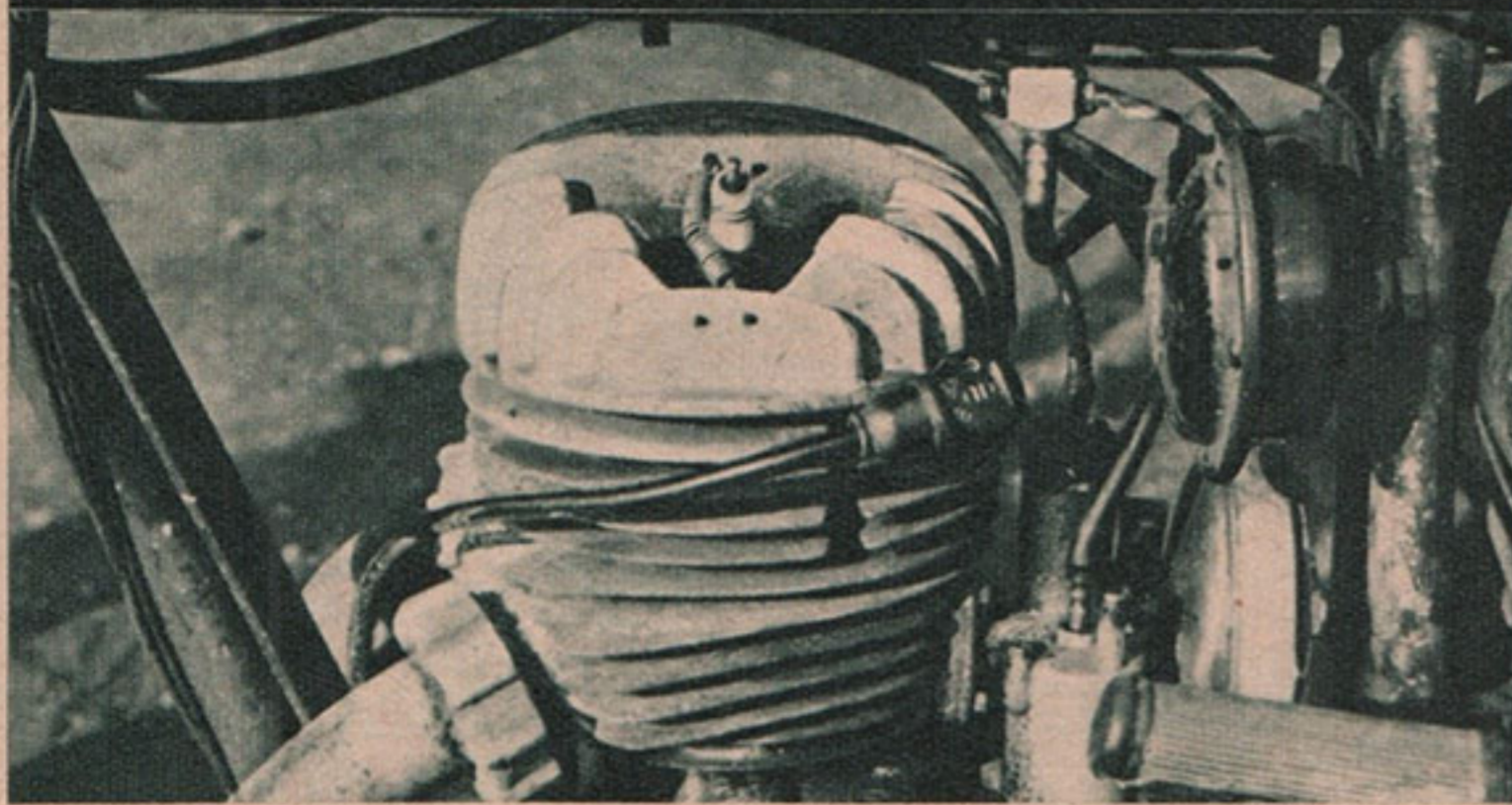
Anzeigen-Schluß

für Heft 10/67

ist am

14. 4. 1967

Das Letzte



Der Edelbastler

Solange ich ihn kenne, fährt unser Clubkamerad Horst genannt „Janusch“ mit irgendeiner fast ausgedienten Mühle — mal der, mal jener Marke. Neulich treffe ich ihn wieder an der Theke unserer Clubkneipe. Meint der Wirt (und Sportwart) Friedemann: „Kennst Du schon Januschs neues Kerzenschnellwechsellpatent — angemeldet bei sämtlichen internationalen Rennställen?“ Und Janusch erzählt: Da ist mir doch gestern glatt das Kerzengewinde meiner Emma (so nennt er seine Maschinen) ausgebrochen. Weißt, was ich gemacht hab? Von einem alten Fahrradsattel hatte ich so Federn, da hab ich den Kopf angebohrt und über die Kerze eine Feder gespannt. Läuft!“

Da der 1. April nicht mehr weit ist, glaubte ich an einen Scherz und sprach von was anderem. Aber Janusch ließ nicht locker. Schließlich ging er raus und kam strahlend mit einer Kerze wieder rein „Glaubst Du's nun? Ich war noch vorhin mit zwei Zentnern Altpapier hinten drauf auf der Müllkippe. Sie läuft wie ne Eins!“ Das mußte ich denn doch sehen. Also gingen wir zur Emma. Kling — Kerze reingesteckt, Feder sprang über den Sechskant und hielt sie fest. Stecker drauf, Benzinhahn auf, Tupfen, Zündschlüssel rein — ein Tritt — Peng! Ein kanonenschlagähnlicher Knall. Janusch läßt fast die Maschine fallen, Friedemann stürzt aus der Kneipe — brüllendes Gelächter ringsum: „Wo ist sie denn nu, die Kerze?“ Janusch ist wütend: „Aber vorhin ist sie doch gelaufen!“ Das Spiel beginnt von vorn — ein Tritt — ein paar Takte Blubb. Blubb — Peng! Immer wieder von vorn — immer wieder Peng!

Schließlich war Janusch so wütend, daß er sagte: „Das Ding schmeiß ich auf den Müll!“ Ich hab ja zu Haus noch ne alte Max stehen.“ „Ja nicht“, warnte Friedemann, „das Ding brauchen wir noch zum Neujahrsschießen!“ Und Janusch war doch tatsächlich mit dem Patent hergefahren. Dieter



Zünftig

Die Firma Walter Dillenberger, Inh. Klaus Becker, 7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Straße 41 (Tel. 0 71 50 / 81 91) teilt mit, daß in ihren Räumen bislang immer die echten Motorradfahrer von den echten Motorradfahrern bedient wurden. Um nun hier noch eine Steigerung zu erreichen, werden ab 1. 4. 1967 nur noch diejenigen Kunden bedient, die mit der Maschine selbst in den Laden fahren. Dafür wurde die Tür mit unzerbrechlichem Glas versehen und auf der anderen Seite des Ladens ein Ausgang zur Ausfahrt geschaffen. Selbstverständlich herrscht Einbahnverkehr. Beherrschung der Trial-Fahrtechnik ist Bedingung! Das Personal agiert weiterhin zu Fuß.

Falls man im Ausland krank wird — —

Anläßlich der bevorstehenden Reisesaison weist der Verband der privaten Krankenversicherungen auf die möglichen finanziellen Schwierigkeiten hin, die bei einer Erkrankung im Ausland entstehen können. In fast allen europäischen und vielen außereuropäischen Ländern, so heißt es, seien die ärztlichen Behandlungs- bzw. Krankenhauskosten bedeutend höher als in der Bundesrepublik. Eine zusätzliche Auslandsrankenversicherung, die auch notfalls die Kosten eines eventuell nötigen Rücktransports des Patienten deckt, sei deshalb auf alle Fälle dringend zu empfehlen. Der Beitrag für eine solche Spezialversicherung beträgt je Person und Woche bei DM 2000.— Versicherungssumme nur etwa drei Mark — man sollte sich das vor einer Auslandsfahrt tatsächlich überlegen. A. R.

Achtung — Druckfehler im Heft 7/67

In den Leitartikel zum Heft 7/67 hat sich ein Druckfehler eingeschlichen: der alte Führerschein galt nicht bis zum 31. 12. 1951, sondern bis zum 31. 12. 1954. D. Red.

Termine... Treffen... Termine...

Int. Elf-Städte-Fahrt 1967

Am 13. und 14. Mai 1967 veranstaltet der Friesche Motor-Club in Holland die seit 1914 existierende Internationale Elf-Städte-Fahrt. Die Ausschreibung ist recht umfangreich, ebenso das Programm und die Wertung dieser touristischen Veranstaltung. Man erhält sie beim „Frieschen Motor-Club, Uniabuurt 14, Postfach 223, Leeuwarden (Holland), Tel. 0 51 00-2 70 28 oder 2 04 33“.

Zeltler-Treffen für Motorradfahrer in Viersen

In Viersen im Rheinland findet vom 4. bis zum 7. Mai 1967 ein Zelttreffen für Motorradfahrer statt. Das Programm dieser Veranstaltung sieht einige besonders interessante Unternehmungen vor. Anmeldungen und Auskünfte beim Motor-Sport-Club Viersen e. V. (BVdM), 406 Viersen/Rhld., Zweitorstraße 121, z. Hd. Herrn Leonhard Gehlen.

Clubtraining am Nürburgring

Am 9. April 1967 — DAS MOTORRAD möchte es nochmals bekanntgeben — findet auf dem Nürburgring ein weiteres Training für Straßenrennfahrer auf der Südschleife statt. Auskunft erteilt der Deutsche Motorsport-Verband e. V., 6 Frankfurt/Main, Wiesenhüttenstraße 10.

ng-Trial in Amberg: 2 Tage!

Am 29. und 30. April 1967 führt der MSC-Amberg ein nichtgenehmigungspflichtiges Trial durch. Es wird in den Klassen bis 100 ccm, bis 200 ccm, über 200 ccm und Gespanne gestartet. Start am 29. 4. um 15.00 Uhr, am 30. 4. um 9.00 Uhr. Auskünfte und Ausschreibungen durch den MSC-Amberg, Herrn Horst Förster, 845 Amberg, Lenbachweg 1.

Camping-Wochenende für BSA-Fahrer

Am 17. und 18. Juni 1967 findet in Groß-Gerau im Aussiedlerhof (Zum Wiesengrund) ein Camping-Wochenende für BSA-Fahrer statt. Näheres durch Herrn Ludwig Kemmer, 6521 Eich, Schanzenstraße 27.

Treffen in Iserlohn/Westfalen

Der BMW-Motorrad-Club Iserlohn veranstaltet am 27./28. Mai 1967 ein Treffen für Motorradfahrer, das mit einer Zielfahrt verbunden ist (Club- und Einzelwertung). Ausschreibungen durch Herrn Günter Egger, 5868 Letmathe-Roden, Lösseler Straße 30.

V. Internationales Pfingsttreffen in Dannenberg

Vom 12. bis zum 16. Mai 1967 findet in Dannenberg bei Bremen im „Niedersachsenhof“ das V. Internationale Pfingsttreffen statt. Dorthin kommen Motorradfahrer aus den meisten Ländern Europas zu einer traditionellen Zusammenkunft. Es ist ein Campingplatz vorhanden — groß genug für 1000 Motorräder und die dazugehörigen Zelte. An jedem Tage ist etwas Besonderes los und am ersten Pfingsttag gibt es einen Motorradfahrer-Ball. Das Treffen wird von der Internationalen Motorradfahrer-Vereinigung e. V., 28 Bremen, Feldstraße 109, ausgerichtet. Geschäftsführer Kurt Lange. Dort erhält man jede gewünschte Auskunft.

BVDM-Versammlung

Die Jahreshauptversammlung 1967 des Bundesverbandes der Motorradfahrer e. V. (BVDM) findet am 29. April statt. Tagungsort ist der Gasthof „Zum Gelstertal“ in Hundelshausen, Kreis Witzenhausen, Bez. Kassel. Beginn 19 Uhr. Gäste sind herzlich willkommen.

Erste belgische Veteranen-Rallye

Der Royal Moto Club Vervietoits in Belgien hat die Absicht, am 2. und 3. September die erste belgische Veteranen-Rallye zu veranstalten. Diese Rallye wird in der Umgebung von Verviers, das ist ca. 25 km westlich von Aachen und ca. 25 km südlich von Maastricht (Holland), abrollen und sie wird offen sein für Motorräder, die vor dem 31. 12. 1930 gebaut wurden. Unterlagen können vom Sekretär des Clubs, Herrn Lambert Chanteux, 64, Avenue de Spa, Heusy-Verviers (Belgien), angefordert werden, wo man auch alle sonstigen Informationen bekommen kann. Außerdem bittet der Club die deutschen Veteranen-Motorradclubs, sich mit ihm in Verbindung zu setzen.

Verlag: Motor-Presse-Verlag GmbH, 7000 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1, Postfach 1042, Telegramm-Anschrift: Motorpress Stuttgart, Telefon-Sammel-Nr. 29 92 91, Telex: 07/22036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Troeltsch †. — Chefredakteur: Oberger, Siegfried Rauch. Redaktion: Ernst Leverkus, Hans-Joachim Mai. — Für die Herausgabe in Österreich verantwortlich: Hans Patleisch, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellv.: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz, Stellv.: Helmut Erich. — Herstellung Hugo Herrmann. — Druck: Chr. Belser, Stuttgart, Augustenstraße 3—15. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbuck, Albbuck (Baden). — Printed in Germany. — „DAS MOTORRAD“ erscheint 14-tägig sonnabends. Im gleichen Verlag „Der Motor-Test“. In den Vereinigten Motor-Verlagen GmbH, „auto motor und sport“, Motor-Revue + Europa-Motor“, „Flug-Revue“, „Istauto — omnibus“, „mot/Auto-Kritik“, „Die Auto-Modelle“, „Reiseheft“ und „Der Motor-Test“. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 6.50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22.—; Ausland: jährlich DM 28.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. Bankkonto: Dresdner Bank AG, Stuttgart 207 14. — Anzeigenverwaltung: Motor-Presse-Verlag GmbH, Stuttgart, Postfach 1042; Preise lt. Liste Nr. 12. Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.80, Stellengesuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 2.50.



VERSCHIEDENE

Suzuki 250, sowie Motobi-, Honda- und Yamaha-Motorräder liefert:
Fritz Alexander, 3057 Neustadt a. Rbge., Schmiedegasse (Postfach 115)

Sportliches Motorrad zu kaufen gesucht.
Erwin Herre, 7971 Diepoldshofen über Leutkirch/Allgäu. 53 784

Suche BMW R 50, R 60, R 69 oder S, zahle bis DM 1000.— bar, evtl. bis DM 1500.—, noch 2mal DM 250.— Raten, oder Horex Imperator, 2-Vergaser, bis DM 1000.—, Jürgen Meyer, 852 Erlangen, Drausnickstr. 72, Tel. 2 44 92. 53 783

Suche guterhalt. engl. Twin AJS, Matchless, Norton gegen bar, mögl. Südbayern.
Otto Pfoser, 8399 Hartkirchen Nr. 85. 53 769

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbare Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

VERSCHIEDENES

MUNDSCHUTZ?

Aus schwarzem Leder; sauberer Schnitt, mit Druckknöpfen ausgestattet. DM 6,50, 2 Stück DM 12.—. **Helmar Jaeger**, 8592 Wunsiedel, Martin-Luther-Straße 6

Photoarbeiten? Schw.-Weiß-Entw. DM -50, Vergröb. 7x10 DM -15, 13x18 DM 1,—, 18x24 DM 1,50, Abzüge v. 6x6, 6x9-Rollfilmen DM -12. **Helmar Jaeger**, 8592 Wunsiedel, Martin-Luther-Straße 6.

Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg, liefert:

Monteurkombis

ital., blau, in allen Größen DM 45.—
rot, leuchtend DM 48.—
schwarz DM 39.—

Rennkombis

ital., nach Maß DM 298.—

Rennstiefel

ital., Reißverschluss hinten, alle Gr. DM 59.50

Teflonzüge

Bowdenzug, Hülle, Teflonrohr

Wer hat noch keine Sportsitzbank v. Maico-Manfred? Noch lieferbar: Universal-Sportsitzbank für DM 35.—, mit Halterungen für Kreidler, Zündapp, Puch u. DKW DM 38.— und Porto. Rückgaberecht. Superleichte Rennsitzbänke aus Kunststoff. Prospekt anfordern von **M. Helmstetter, 8761 Bürgstadt, Am Steffleinsgraben 3.**

Wer sucht Schmiermaxe für Lizenz oder Ausweis im Raum Nordrhein-Westfalen?
Dieter Kleber, 5 Köln-Holweide, Gerhart-Hauptmann-Straße 50. 53 778

Wollen Sie Ihre eigenen Ideen verwirklichen?

Wir können für Sie Teile oder komplette Artikel (Metall und Kunststoff) fertigen! Schreiben Sie bitte unter M 5109 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 53 867

Alles fürs Motorrad von

Verworner, Berlin

Neu- und Gebrauchsmaschinen, Ersatzteile, Zubehör, Kundendienst, Import-Export- auch Großhandel, Versand nach allen Orten. Tel. 0311/452294, Berlin 65, Liebenwalder Str. 12



MONTESA Capra 250 ccm

30 PS, 6500 Touren
sFr. 3300.— ab Basel
Ersatzteile am Lager

Generalvertretung f. d. Schweiz: René HUBLER, Hünigerstraße 63, CH-4000 Basel/Schweiz, Tel. 0 61/43 56 60



MB Rennverkleidung

sportlich schnittig schnell

Honda	50-125-250-450 ccm
Kreidler	50 ccm
Zündapp	50-100 ccm
Hercules	50 ccm
Yamaha	50-250 ccm

Fordern Sie bitte unverbindl. Prospekte
Manfred Balcerek
3014 Misburg/Hann.,
Lohweg 44, Tel. 0511/581464

Verkaufe Ceriani-Moto Cross-Gabel. Josef Pscheidt, 8501 Rückersdorf, Günthersbühler Weg 15. 53 850

Verk. Rennvergaser, 20 mm Ø Bohrung, mit Schwimmer, ungebraucht, DM 120.—.
Hans Hofmann, 8 München 19, Lierstraße 28/III. 53 876

Tuninganl. 8 PS, DM 18.— für alle Typ. Kreidler od. Zündapp mit Matrizen zum Anreißen sowie Ersatzteilliste. Gärämot, Rennmotoren, 8413 Regenstein. 53 808

Suche orig. (neue) Ersatzf. f. BMW R 75 und Zündapp KS 750. Marco Velluti, Via Manzoni 98, Padova, Italia. 53 758



HEINRICH-Verkleidungen und Kraftstofftanks sind zweckmäßig und zeitlos formschön

zu beziehen vom Herst.: **Karl Heinrich, 7034 Maichingen bei Sindelfingen, Hanfackerweg 13, Tel. 82728 Böblingen**

Nettes Mädchen bis 27 Jahre gesucht von BMW-R 60-Fahrer. Bin 27, Facharbeiter u. Hamburger. Zuschriften unter M 5108 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 53 848

2 Ölgemälde, 40 x 60 cm, à DM 80.—.
Serafin, 4714 Selm,
Seilandstraße 25. 53 766

Eilt! Verkaufe 2 fabrikneue Reifen umständehalber, 3,50 x 18, Metzeler Block C 5, DM 65.—, 1 Heinrich-Verkleidung ohne Scheibe (schwarz-silber) DM 65.—, 1 BMW 17 Liter-Originaltank mit kleiner Beule, verschleißbar, DM 45.—. Siegfried Goetzke, 61 Darmstadt, Haardring 158. 53 768

Suche das Buch „NSU MAX richtig angefaßt“ von Ernst Leverkus, zahle dafür DM 40.—. Paul Gluth, 8711 Mainstockheim, Hauptstr. 264. 53 761

Transport-Anhänger für 2 Maschinen verkauft Anton Kleele, 8948 Mindelheim. 53 871

Raum Darmstadt! Welcher Motorradfahrer wünscht Kameradschaft mit 32jährigem Sportstyp. Lederzeug vorhanden. Kurt Kursawe, 61 Darmstadt, Robert-Schneider-Straße 62. 53 785

Motorradanhänger, für 2 Rennmaschinen hergerichtet, für ca. DM 500.— zu verkaufen, Bereifung, Lackierung u. Schlußlichter neu. Eckart Conzelmann, 7477 Tailfingen, Panoramastr. 10. 53 749

neu 2 Modelle von MAICO MD 50 MD 125



**schnell
rassig
zum
schicken
Fahren**



MD 50
50 ccm Drehschiebermotor 6,2 PS
MD 125
125 ccm Drehschiebermotor 12,5 PS

Verlangen Sie unverbindliche Probefahrt und weitere Informationen

Maico-Fahrzeugfabrik GmbH 7403 Pfäffingen/Tüb. F. (071202) 824

Bin interessiert an einer Ausrüstung zum Entwickeln sämtlicher Fotofilme, mit Anleitung, bitte Preis angeben. Suche guten Partner als Geländefahrer, Kreis Aibling. Karl-Heinz Müller, 8152 Unterwertach, bei Westerham (Feldkirchen). 53 854

1 sehr schöner Seitenwagen aus Polyester, 1 Ducati 175 ccm mit 2 Motoren in Teilen, 1 Paar Zylinder für BMW R 69 S mit handgeschmiedeten Kolben und viele BMW-Teile für 2-Zylinder-Maschinen. Hohenwart, 7 Stuttgart, Kronenstraße 110. 53 870

HP... Ein Begriff für Qualität!

HP-Rennsport-Verkleidungen Passend lieferbar für alle gängigen Mopeds und Motorräder, deutscher, englischer und japanischer Typen! Lager lieferbar! Fordern Sie bitte kostenlosen Prospekt mit Farbmuster an!

HP... Ein Begriff für Qualität!

ein Spitzenzeugnis aus der Kunststoffindustrie! Jetzt in neuer, verbesserter Ausführung, zu noch günstigerem Preis! Fordern Sie bitte kostenlosen Prospekt mit Farbmuster an!

Hersteller: **HABERMANN & PICHLER**
Kunststoffverarbeitung 8261 KASTL/ÖBB.

RENN-SPORT HP VERKLEIDUNGEN



Schnell und zuverlässig

Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker,

Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör
7141 Schwieberdingen,
Stuttgarter Str. 41, Tel. 071 50/81 91

Mögen Sie eigentlich auch gern gute Handschuhe im Spezial-dico-Daumenschnitt? Wenn ja, dann schreiben Sie uns.



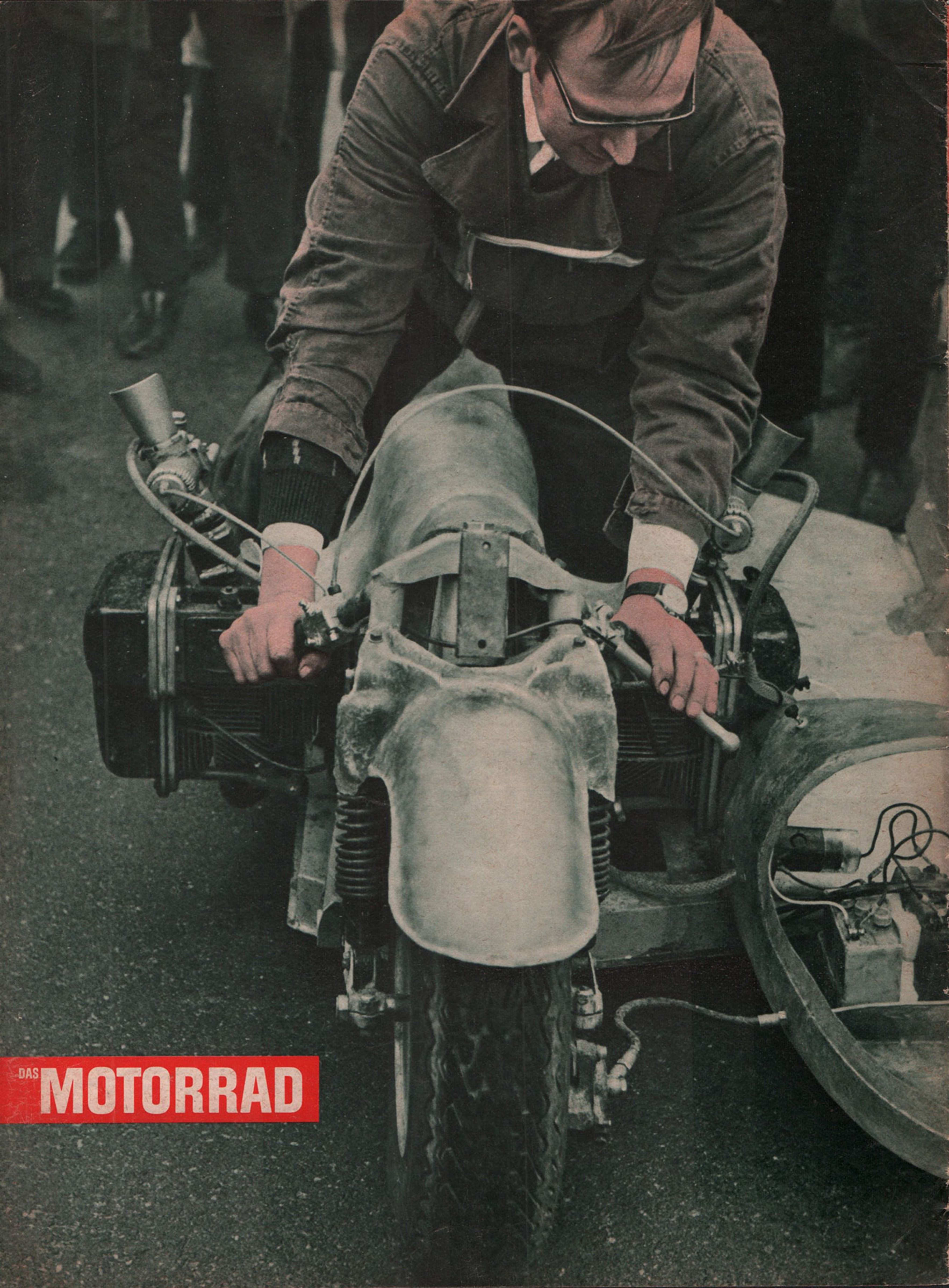
Anzeigenschluß

für
Heft 10/67
ist am
14. April 1967



Regenbrillen
Spezialmodelle
auch für Brillenträger
Windschutzscheiben · Sturzhelme

GUSTAV EICHENWALD NEUSS
HAFEN
SCHUTZBRILLEN · FABRIK



DAS **MOTORRAD**